AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS *BLACK WIDOW* DE LA II GUERRA MUNDIAL

the SPOOK

ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

LOS *BLACK WIDOW* DE LA II GUERRA MUNDIAL



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 23

LOS *BLACK WIDOW* DE LA II GUERRA MUNDIAL

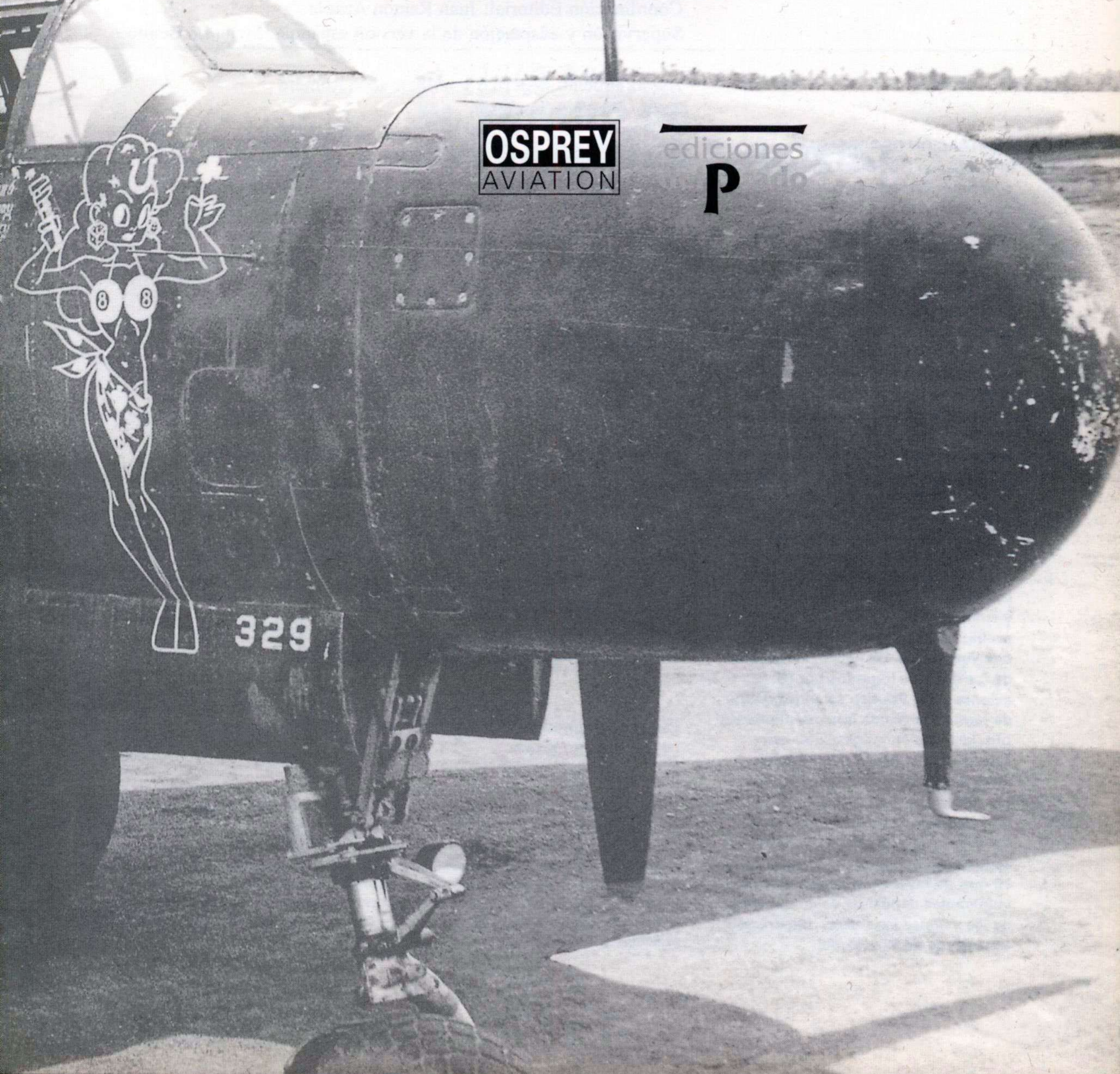


ILUSTRACIÓN DE PORTADA
El *Spook*, un P-61 Black Widow de aproximación sigilosa asignado al Escuadrón de Caza Nocturna (NFS) 548 de Iwo Jima y pilotado por el Lt Melvin Bode y el R/O Lt Avery J. Miller, dispara todas sus ametralladoras contra un bombardero *Betty* que escapa hacia la aparente seguridad de un banco de nubes. Las tripulaciones de los cazas nocturnos de Northrop, bien armados, surcaron la vasta oscuridad del Océano Pacífico a la espera de localizar en el radar algún confiado bombardero japonés intentando penetrar las defensas de las bases aéreas aliadas avanzadas. Estos poderosos cazas, totalmente negros, disponían de suficientes caballos de potencia para asumir fácilmente cualquier contacto que se pudiera establecer, y su armamento, con cuatro ametralladoras de 12,7 mm y cuatro cañones de 20 mm, podía acabar rápidamente con sus blancos una vez fijados. De hecho, la mayoría de los derribos logrados por estos aviones en el Pacífico se consiguieron de forma tan rápida que raramente las tripulaciones enemigas se daban cuenta de qué era lo que les había alcanzado. Los bombarderos *Betty* se convirtieron en las presas favoritas de las unidades de Black Widow, ya que estos aviones explotaban de forma espectacular cuando los proyectiles de 20 mm de los P-61 impactaban en los vulnerables depósitos de combustible de los aviones japoneses. (*Ilustración de portada de Iain Wyllie*)

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: José Romero
Texto: Warren Thompson
Basado en: *P-61 Black Widow Units of World War 2*
Perfiles de aviones de: Mark Styling
Ilustraciones de aviones de perfil de Mark Styling
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Ilustración de portada de: Iain Wyllie
Planos a escala de: Mark Styling
Láminas en color: John Weal

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-383-2
D.L.: M 11589- 2000

ÍNDICE

CAPÍTULO UNO

EL PRELUDIO DEL COMBATE 6

CAPÍTULO DOS

EL TEATRO DE OPERACIONES EUROPEO 12

CAPÍTULO TRES

EL TEATRO DE OPERACIONES DEL MEDITERRÁNEO 44

CAPÍTULO CUATRO

EL TEATRO DE OPERACIONES DEL PACÍFICO 48

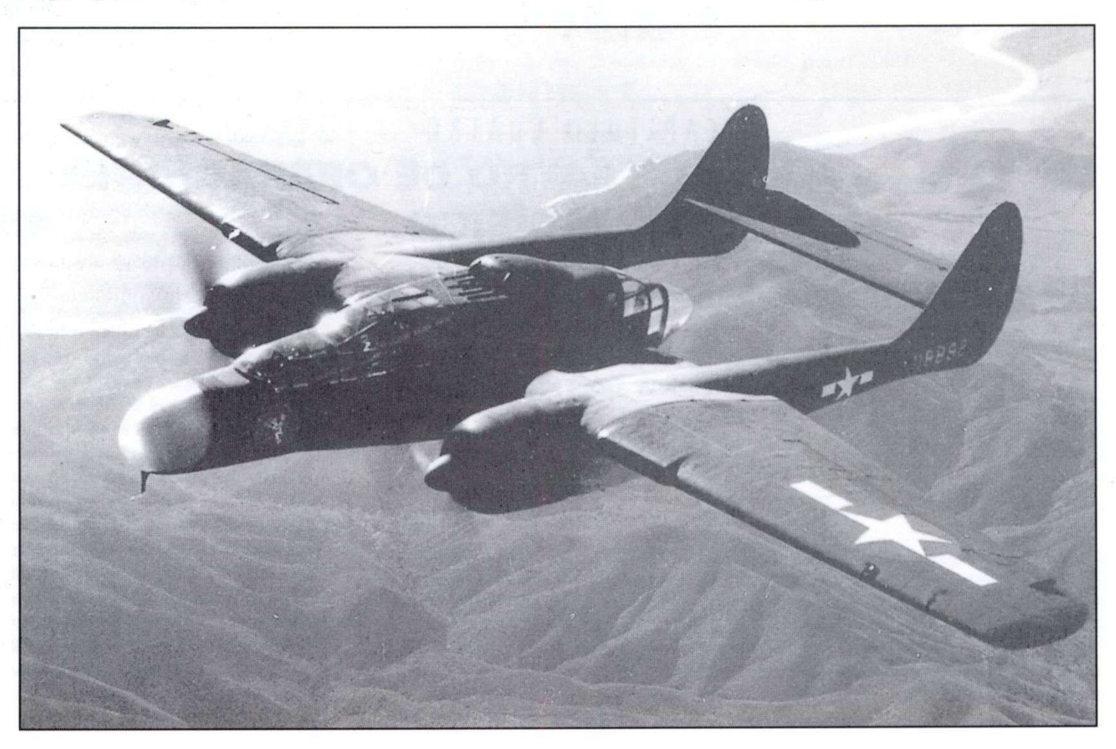
EL PRELUDIO DEL COMBATE

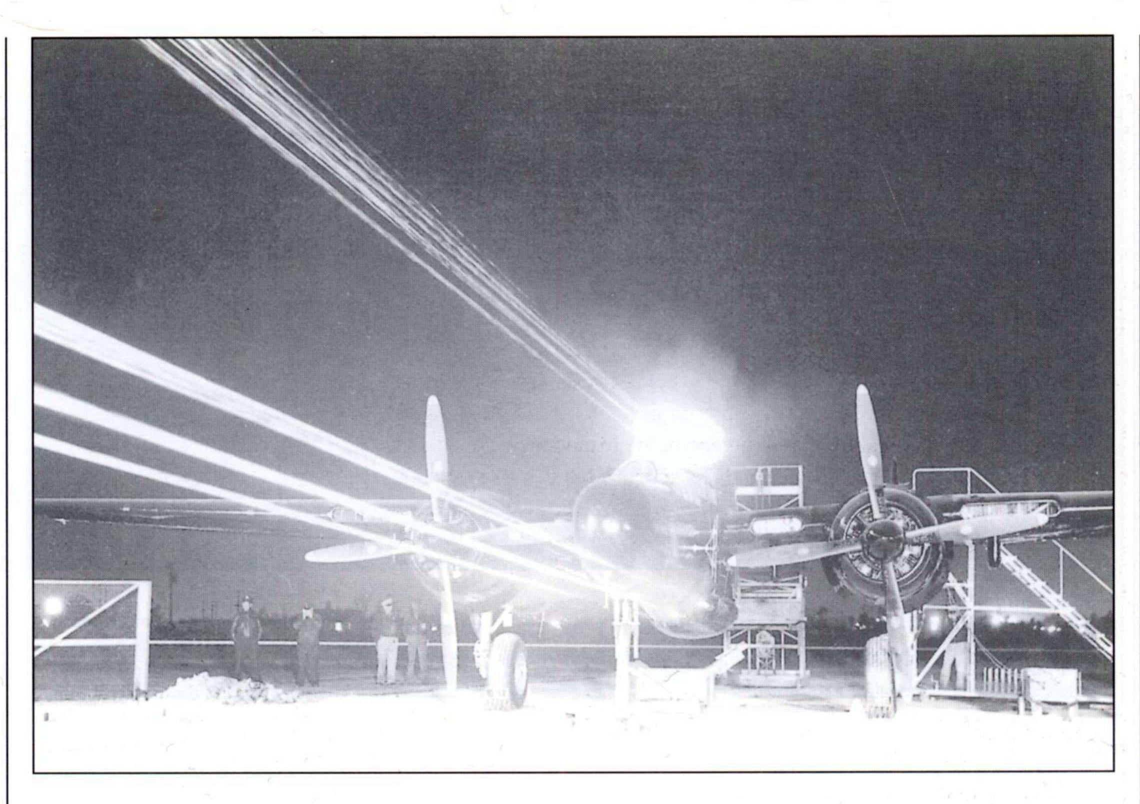
Durante miles de años han existido las guerras y en la mayoría, si no en todos estos conflictos, los combates han tenido lugar casi exclusivamente durante las horas con luz diurna. Parece que la noche ha proporcionado siempre un periodo de descanso y reagrupamiento. Sin embargo, con la invención de los aviones comenzó a desarrollarse una nueva táctica de combate, aunque no fue hasta mediados de la década de los años treinta cuando el arte de la utilización de los aviones para combatir por la noche comenzó a madurar.

La Real Fuerza Aérea (RAF) y la Luftwaffe se llevaron la parte más importante en cuanto a ser reconocidos como perfeccionadores de este arte durante los últimos años de la paz. Cuando la llegada de una segunda guerra mundial se fue haciendo más real, la posibilidad de infligir daños importantes y destruir al enemigo por la noche aumentó enormemente. Ésta era una nueva faceta del arte de hacer la guerra y, al comienzo de la misma, Estados Unidos fue un mero observador.

Ya en 1940, Northrop tomó la iniciativa de conseguir un diseño de avión que pudiera combatir en este nuevo escenario nocturno. El producto final no sólo fue uno de los cazas más grandes de la II Guerra Mundial, sino que también resultó ser el avión más devastador de su clase que apareció en esta era.

Se puede ver un YP-61 con el que se están llevando a cabo diversas pruebas en las montañas de California. Se fabricaron 13 YP antes de la producción y ellos fueron los que facilitaron la mayoría de los datos vitales que se incorporarían al P-61A. El primer YP-61 voló el 6 de agosto de 1943.





Una clave visual de la potencia de fuegos que poseía el Black Widow. El fuego de las ametralladoras y los cañones se diseñó para converger a varios cientos de pies por delante del caza, lo que producía unas barreras letales. Esta prueba se realizó en la fábrica de Northrop.

La entrada inicial de Northrop en el negocio de los cazas nocturnos consistió en un monoplano de doble cola, doble larguero y completamente metálico. En términos simplemente de su tamaño, el avión mostraba unas dimensiones más apropiadas para un bombardero medio que para un caza; era tres veces más pesado que un P-51 y casi el doble de pesado que el P-47. El P-61 era propulsado por dos motores Pratt & Whitney R-2800 que daban 2.000 caballos de potencia cada uno y con un cómodo radio de acción para el combate de más de 1.600 km; podía cubrir una zona amplia y estar disponible para interceptaciones instantáneas a gran velocidad. Gracias a sus "largas piernas", el P-61 siempre trabajaba solo.

Durante su fabricación inicial, al Black Widow se le adaptó una torreta superior que albergaba las cuatro ametralladoras de 12,7 mm y un carenado dorsal con los cuatro cañones de 20 mm; la combinación de esta potencia de fuego con el nuevo radar del avión ponía a cualquier avión enemigo que volara por la noche en grave peligro.

Este volumen trata sobre el P-61 y sobre sus logros en un entorno hostil. Todos hemos leído relatos "hechizantes" sobre los combates aéreos diurnos y podemos fácilmente visualizar con exactitud lo que los pilotos veían. Siempre se ha dado por hecho que cuando se estaba en vuelo el cielo era brillante y la visibilidad se extendía hasta donde alcanzaba la vista. Esto no era válido para los cazas nocturnos.

Resulta difícil imaginar lo que debía de ser fijar un blanco a 2.500 pies en una oscuridad total para, a continuación, aproximarse e intentar la identificación visual, lo cual provocaba inmediatamente que el piloto enemigo iniciara una violenta acción evasiva que desembocaba en un agresivo combate aéreo en cotas altas. A lo largo de todo el enfrenta-



Una impresionante línea de los P-61A-10 flamantemente nuevos en las proximidades de la planta de montaje de Hawthorne, California. Se fabricaron exactamente 100 A-10, y la mayoría de ellos entraron en combate. Destaca la red de camuflaje en el fondo a la derecha.

miento el único contacto que tenía el piloto con su presa era a través de los ojos de su operador de radar, que le traducía verbalmente lo que veía en su pequeña pantalla de radar.

Una persecución de 20 minutos podía finalizar con una cegadora bola de fuego a 800 pies por delante del piloto, lo cual le dejaba sólo tres o cuatro segundos para ascender y evitar incendiarse con los restos del avión. Al combatir dentro de un vacío invisible y negro, el resultado de cada interceptación dependía inicialmente de cómo fuera de competente el personal de interceptación radiodirigida desde tierra (GCI) y, una vez que aparecía el *bogey* (avión no identificado) en el ámbito de interceptación aérea del P-61, de cómo se comunicaran el operador de radar y el piloto.

Cada derribo era único. Los informes de las misiones parecían repeticiones, sin ningún interés, pero es seguro que esta imagen sólo existía sobre el papel. Todos eran diferentes, consistiendo la mayoría de ellos en experiencias frustrantes para las tripulaciones aéreas implicadas. Si hubieran tenido la ventaja de la luz diurna, el resultado final habría sido más impresionante. Según los informes publicados en *The Development and Production of Fighter Aircraft* (TSEST-A7- *El desarrollo y fabricación de los aviones de caza*), se decidió que el P-61 fuera extremadamente maniobrable, más que ningún otro caza de la USAAF. Podría haber sido también un "actor" importante como caza diurno, pero esa no era la función para la que se había desarrollado este avión tan especializado. Como resultado, hubo muy pocos encuentros entre los cazas enemigos y los Black Widow durante las horas diurnas y, de los pocos que tuvieron lugar, algunos se tratan con detalle en este texto.



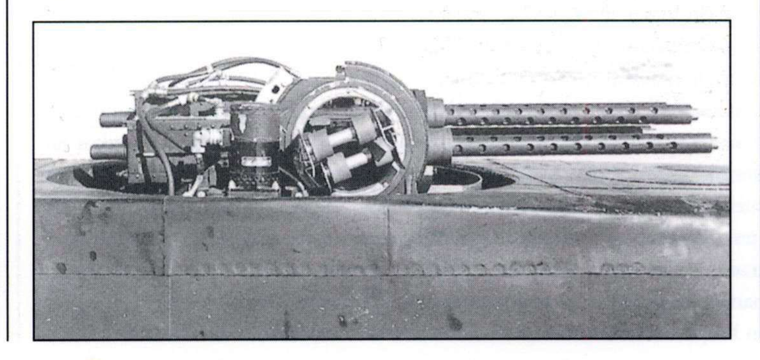
El Maestro, John W. Myers, fue el Piloto de Pruebas Jefe de Northrop para el P-61 y él mismo llevó sus conocimientos y sus destrezas a campaña para mostrar a los jóvenes pilotos de los cazas nocturnos cómo conseguir el máximo rendimiento de sus aviones. Aquellos que presenciaron sus demostraciones todavía las recuerdan hoy en día de forma intensa.

Los cuatro cañones de 20mm alojados en la base de la góndola para la tripulación están siendo revisados antes de las pruebas de tiro. Esta fotografía se tomó en la fábrica de Northrop en California, poco después de que este P-61 hubiese salido de la línea de ensamblaje final (Northrop)

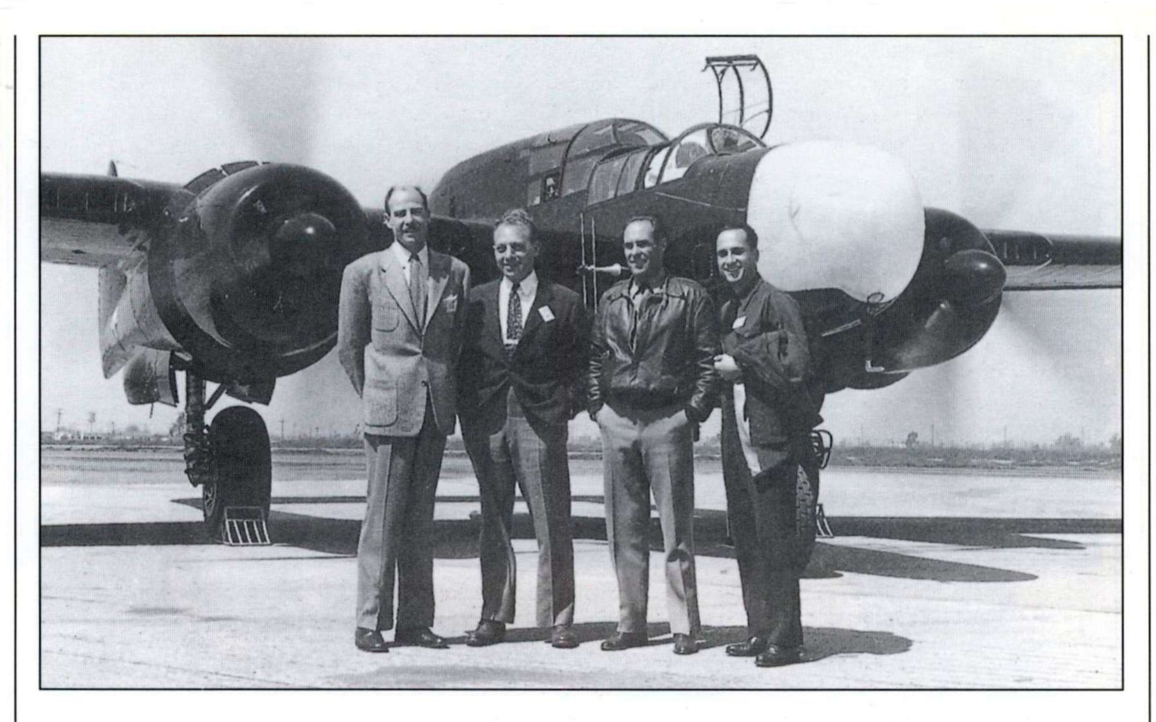
La explosión resultante de un *bogey* por la noche era impresionante, pero, sin embargo, las propias tripulaciones aéreas todavía no conseguían ver con exactitud lo que hacía su fuego de 20 mm en el blanco. El Maj Carroll Smith (el más importante as de la USAAF en los cazas nocturnos con siete derribos) fue uno de los pocos pilotos del P-61 que reclamó un derribo durante las horas de luz diurna; en el capítulo cuatro describe cómo su blanco (un *Frank* japonés) se desintegró ante sus ojos tras una ráfaga de fuego de 20 mm.

Entre diciembre de 1942 y agosto de 1945, las Unidades Aéreas del Ejército de Estados Unidos instruyeron a un total de 35.000 pilotos para los cazas diurnos. En comparación, durante el mismo periodo sólo se instruyó a 485 tripulaciones de cazas nocturnos. Con los primeros, la mayor parte del ciclo se desarrollaba perfilando la eficiencia individual de los pilotos y su capacidad para trabajar en grupo.

Con los cazas nocturnos era justo lo contrario, ya que se esperaba de cada uno de ellos que fuera eficaz en su especialidad, pero el éxito de estos guerreros nocturnos, así como su propia existencia, dependía de lo bien que trabajaran en equipo.



Aquí puede verse cómo se ha retirado el domo de la torreta, con objeto de mostrar mejor la disposición de cuatro ametralladoras de calibre 0,50 " que se ha instalado en el XP-61. Esta fotografía se tomó durante las primeras pruebas del Black Widow.



Todos contribuyeron a convertir el Black Widow en el caza nocturno más mortífero de su generación; el grupo de elite de cuatro pilotos de prueba de Northrop posa delante de un P-61A estacionado. Se trata, de izquierda a derecha, de John W. Myers, Max Stanley, Harry Crosby y Alex Papana. Crosby murió posteriormente en el primer vuelo del XP-79. Destaca el rostro que los observa a través de la parte abierta de la portezuela de la cúpula.

Cuando los P-61A comenzaron a llegar a las zonas avanzadas hubo un problema evidente que surgió inicialmente y que no se podía haber previsto por anticipado. Los pilotos jóvenes no se sentían en absoluto seguros de sí mismos con este nuevo y pesado caza y expresaron su especial preocupación con respecto al funcionamiento del P-61 con un solo motor a baja altitud o al despegar. El problema se hizo tan grave que estaba claro que tenía un efecto negativo en el rendimiento de las tripulaciones en combate.

Sin embargo, había una solución muy sencilla para este problema, y ésta tomó la forma del piloto de pruebas del P-61 de Northrop más experimentado, John W. Myers. Un aviador excelentemente dotado que sabía sacarle todo el partido al Black Widow como si fuera un ágil bólido.

El Lt Robert D. Thum, un aviador que pilotó los cazas de Northrop desde Iwo Jima con el NFS 549, recuerda sus primeras impresiones durante el periodo final de la instrucción avanzada en una base de California:

"En general, estábamos muy descontentos con el P-61. Nos habían hecho creer que este *nuevo caza nocturno secreto* sería la cosa más potente y rápida del mundo..., más rápido que el P-38 y más maniobrable que cualquier caza monomotor. Cuando llegó el primero, nos pareció que era lento y pesado y, ciertamente, no la bala negra de primera con la que habíamos soñado. Evidentemente, la actitud de nuestros muchachos atrajo la atención de alguien. Un día, aterrizó en nuestra base un P-61, y un tipo civil, alto y desgarbado, bajó por la escalerilla de la cabina. No era otro que Johnny Myers, el primer piloto de pruebas de Northrop. Éramos muy precavidos ante cualquiera que pilotara un avión militar vestido de civil. Nos reunimos con él en la sala de preparación. Nos dijo que estaba allí para mostrarnos cómo sacar el máximo partido al P-61 y que tendríamos que pilotarlo como un caza y no como un bombardero".

"La primera demostración de vuelo que presenciamos nos reveló que Myers no era un piloto corriente..., era excelente. Hizo despegar al avión del suelo con un viraje increíblemente corto, ascendiendo bruscamente y, tan pronto como metió la sobrealimentación, realizó una ascensión muy pronunciada. Pronto se perdió de vista, pero cuando le volvimos a ver, estaba en una aproximación pronunciada con las dos hélices en bandera. Aterrizó en unos 500 pies, llegó hasta nuestro asombrado grupo y dejó bajar al jefe de escuadrilla con la cara pálida".

"Cuando llegó mi turno me indicó, mientras rodábamos por la pista, que me asegurara de estar debidamente sujeto. Myers me dijo: Chicos debéis recordar que esto es un caza. Tenéis el avión más moderno y seguro fabricado hasta la fecha. También disponéis de los mejores motores del mundo, los Pratt & Whitney R-2800. No los tratéis de manera infantil. Usadlos al máximo. No os fallarán. Mantened la potencia completa tanto tiempo como razonablemente queráis. No estropeará los motores. Simplemente volad a tope con el avión; no os hará daño".

"A continuación, aceleró los motores hasta la potencia máxima, soltó los frenos y, cuando alcanzamos los 160 km/h, giró y mantuvo la potencia máxima, desconectó la sobrealimentación y colocó el morro directamente hacia arriba (eso parecía). Realizamos la ascensión nominal máxima a unos 208 km/h, más o menos. Luego puso en bandera el motor izquierdo en aquella ascensión máxima y realizó un tonel completo sobre el motor izquierdo parado; siguió haciendo los virajes más cerrados que jamás yo haya experimentado con aquel motor parado. El P-61 daba sacudidas y perdía velocidad, bajando el morro..., y él todavía tiraba hacia atrás todo lo que podía de la palanca de mando. Todo lo que hacía el avión era quejarse, vibrar y bajar el morro automáticamente para coger un poco más de velocidad. Luego hizo un rizo con el avión con un motor, desconectó el motor derecho y con la tranquilidad del planeador realizó rizos y toneles. Y para finalizar, lo trajo a 144 km/h, con los dos motores desconectados, lo colocó sobre la pista y fuimos rodando hasta los 1.000 pies. ¡Todos nos convencimos!".

Se utilizaron 15 plataformas de P-61 para desarrollar, probar y comenzar la fabricación de los Black Widow. Se fabricaron dos XP-61, seguidos de trece YP-61 y todos estos aviones pasaron por una prueba y por un régimen de evaluación muy complicados. Los equipos de pruebas de Eglin Field no dejaron nada al azar. La necesidad relacionada con este avión, y el optimismo que mostraban tanto Northrop como las Unidades Aéreas, hicieron que el Black Widow entrara en producción *antes* de finalizar las últimas pruebas, lo cual obligó a realizar varias modificaciones en los primeros modelos de producción dentro de la cadena de montaje.

Se fabricaron unos 200 P-61A, seguidos de 450 P-61B. En estos últimos se eliminó la mayoría de las *deficiencias* del avión, si no todas, realizando un trabajo notable hasta el final de la guerra. El modelo C estaba en la fase de producción cuando finalizó la II Guerra Mundial y ninguno de ellos prestó sus servicios fuera de EE UU. Cuando se anunció la rendición de Japón, Northrop estaba ya bastante avanzado en el desarrollo de un escolta de caza de largo alcance para los B-29 que bombardeaban Japón, y los trabajos con el nuevo diseño, además de la fabricación del P-61C, se detuvieron inmediatamente tras el día de la victoria sobre Japón.

EL TEATRO DE OPERACIONES EUROPEO

Mientras los aliados reunían sus fuerzas como parte de la enorme concentración para el Día-D, un nuevo caza comenzó a prestar sus servicios en la Novena Fuerza Aérea. Este avión, resultado de tres años de planeamiento y pruebas, realizó su cometido hasta el final de la guerra mucho mejor que ningún otro avión que dispusiera el enemigo o que pudiera haber conseguido. Se trataba del P-61 Black Widow.

La RAF había sentido la urgencia de llenar el vacío en el ámbito de la caza nocturna ya desde los oscuros días de finales de 1940, cuando la Luftwaffe realizaba su *Blitz* nocturna sobre blancos vitales británicos casi con inmunidad. Northrop estaba al tanto de los acontecimientos en Europa y comenzó a trabajar en el proyecto de forma inmediata. Meses antes de que Estados Unidos fuera atacado por la devastadora incursión de Pearl Harbor, los oficiales de alta graduación de la RAF ya habían visitado las instalaciones de Northrop en California, relatando sus experiencias de combate a los diseñadores de la compañía que, consiguientemente, tuvieron en cuenta estos comentarios a la hora de fabricar el P-61.



El as de los cazas nocturnos, Lt Paul A. Smith, posa junto a su Lady Gen (P-61A-5 42-5544) en la base del 422 en Etain, Francia, durante el duro invierno de 1944/1945. Aparte de los seis distintivos de los aviones derribados que adornan este veterano Black Widow también se han pintado detrás de la cabina las siluetas de la destrucción de cinco trenes y una única V1.



Uno de los artistas con más talento del NFS 422 posa con su obra maestra recién terminada, el *Little Audrey.* Este dibujo en el morro se colocó en el P-61B-15 42-39672, que fue uno de los poco frecuentes aviones de sustitución por desgaste que llegó a las unidades del frente. El *Little Audrey* entró posteriormente en combate con el escuadrón 422 desde las bases tanto de Francia como de Bélgica.

Con la llegada de los primeros P-61A al teatro de operaciones europeo (TOE), se equiparon dos unidades de cazas nocturnos con los Black Widow bajo el control de la Novena Fuerza Aérea, tácticamente optimizada. Los dos escuadrones se armaron de valor, recibieron su equipamiento completo de Black Widow y se lanzaron al combate desde Inglaterra. Se tenía la esperanza de que estas unidades estuviesen completamente equipadas y preparadas para el combate cuando se iniciara el Día-D, pero esto no fue así ya que algunos retrasos menores ralentizaron la aprobación de los P-61A para las operaciones hasta después del 6 de junio de 1944.

El primer escuadrón de P-61 en el TOE fue el NFS 422, que se formó a comienzos de marzo de 1944 en Charmy Down, cerca de Bath. Esta unidad estaba bien instruida y preparada para combatir, pero no disponía de aviones que pilotar.

Con la llegada de los primeros P-61 del 422 el 23 de mayo la moral de la unidad subió. Se entregaron ocho A-5 y rápidamente se pasaron a estado operativo. En principio se había establecido que el escuadrón dispusiera de estos aviones el 20 de mayo, pero un retraso de tres días parecía algo sin importancia después de haberse visto obligados a "estar de plantón" colectivo desde su llegada al Reino Unido casi tres meses antes.

Ninguno de los Black Widow enviados al 422 disponía de la torreta superior, ya que todas las fabricadas en aquel periodo se entregaron a Boeing para su adaptación a las Superfortalezas B-29, que tenían prioridad en la lista. Sin embargo, el "*aguijón*" del P-61 todavía era letal, gracias a



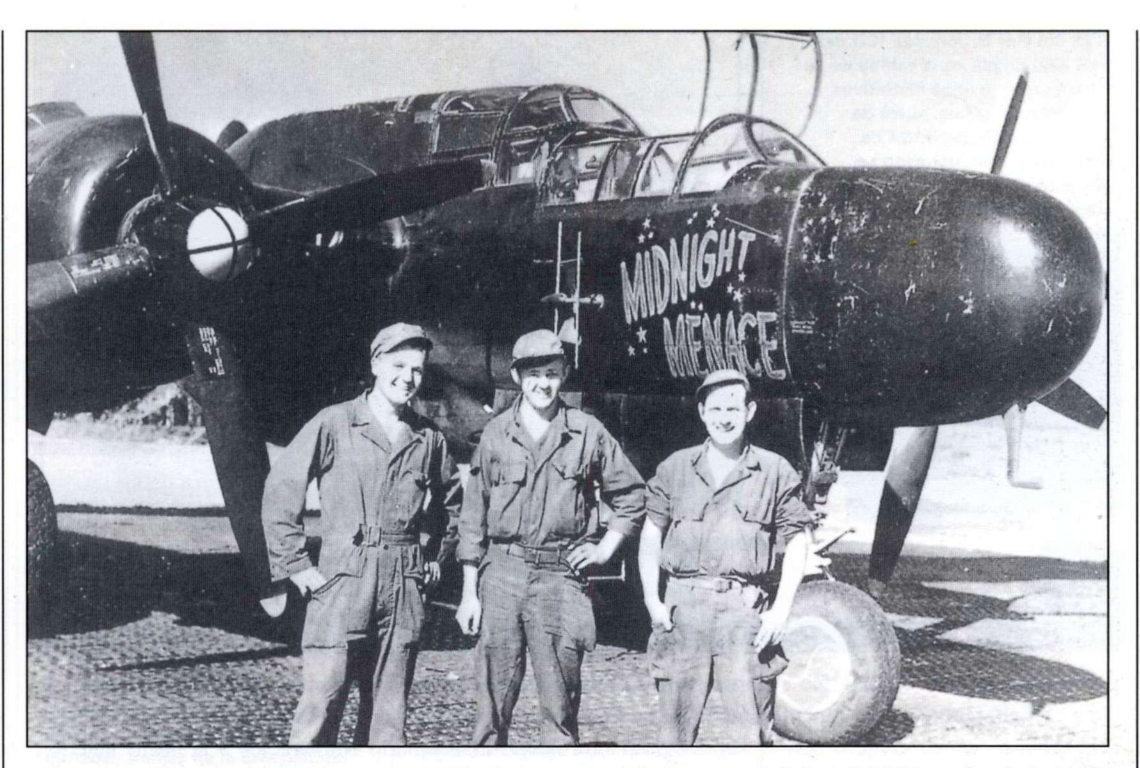
Un primer plano del Lt Paul Smith en la cabina de su Black Widow. Una de las esvásticas estarcidas en su avión representaba un derribo probable y, en última instancia, fue retirada. Aparte de ser un destacado destructor de trenes, el Lady Gen también estaba adornado con un impresionante registro total de rayos, cada uno de los cuales representaba una misión cumplida.

su cuarteto restante de cañones de 20 mm. El inconveniente de esta situación fue el traslado de todos los ametralladores innecesarios de la unidad.

Los desembarcos del Día-D tuvieron lugar el 6 de junio de 1944 y, mientras se producía la acción militar conjunta más monumental de la historia militar, el NFS 422 reducido en su fuerza se veía obligado a ver el desarrollo de los acontecimientos desde la línea de banda. Para estas tripulaciones, excelentemente instruidas, quedar atrapadas fue una situación difícil, pero no había nada que pudieran hacer..., al menos por el momento. Sin embargo, su oportunidad llegaría en las semanas siguientes.

Aproximadamente en el momento de la invasión, el escuadrón recibió suficientes aparatos como para formar una fuerza operativa de 12, lo cual le permitió comenzar a desarrollar los primeros vuelos de instrucción durante la segunda semana de junio. Sin embargo, la situación climatológica empeoró al mismo tiempo, con fuertes vientos que hicieron que los pilotos sufriesen problemas con los compensadores en vuelo, ¡vaya forma de comenzar una guerra! El 17 de junio, el jefe del escuadrón, Lt Col Orris B. Johnson, recibió permiso para que el 422 comenzase a realizar nterceptaciones de prueba contra las tripulaciones de los bombarderos Halifax de la RAF, que también estaban en la fase final de su programa de instrucción.

Justo cuando las cosas por fin comenzaban a marchar en la dirección adecuada llegó la noticia a la unidad, desde el alto mando de la Novena Fuerza Aérea, de que no se permitiría al P-61 volar en combate ya que se



El corazón y el alma de un escuadrón de caza nocturna era su personal de tierra, que mantenía a los Black Widow volando durante toda la noche con una reserva mínima de piezas de repuesto. Tres de los miembros del 422 se toman un descanso para presumir de su tarea, el P-61A *Midnight Menace,* que operaba desde su base provisional en Francia en aquel momento. Destaca la plancha de acero perforado sobre la que se encuentra estacionado el gran caza.

consideraba que su rendimiento era inferior al del Mosquito de la RAF. Se organizó una prueba de vuelo comparativa entre un P-61 y un Mosquito. El piloto seleccionado para defender el honor del caza de Northrop fue el 1Lt Donald J. Doyle. Como todos los miembros del 422 habían pensado, el P-61 superó la prueba en todos los aspectos; fue más rápido en los 5.000, 10.000 y 20.000 pies, superó en capacidad de viraje al Mosquito en todas las altitudes con un margen considerable y le superó con mucho en el ritmo de ascensión. Finalmente, se habían eliminado todos los obstáculos.

Once días después, seis P-61A partieron de Scorton hacia el campo de aviación de Ford, en la costa del Canal de la Mancha. Los aviones iban a entrar en combate contra las *Buzz Bombs* V1 (Bombas con zumbido); por fin el nuevo caza iba a tener la oportunidad de distinguirse. Estas salidas contra las bombas no tripuladas serían consideradas como misiones *Anti-Diver*, probándose los P-61 como respuesta ante el alarmante aumento de los ataques de las V1.

El futuro as del Black Widow, 2Lt Herman E. Ernst, recuerda sus primeras misiones, en las que voló con su operador de radar (R/O), Flt Off Edward H. Kopsel:

"Cruzábamos el Canal inglés en nuestra primera misión a 7.500 pies cuando localizamos una *Diver* que iba a buen paso a 2.000 pies. Bajé el morro de mi P-61 y empujé el mando de gases hacia delante para reducir la distancia lo más rápidamente posible. La V1 volaba a 544 km/h. De repente, hubo un fuerte estallido y un tremendo ruido en la cabina. Kopsel gritaba por el intercomunicador, pero yo no podía comprender ni una palabra. Mi primer pensamiento fue que un caza nocturno alemán se había colocado detrás de nosotros y que nos había derribado..., y precisamente en nuestra primera misión".

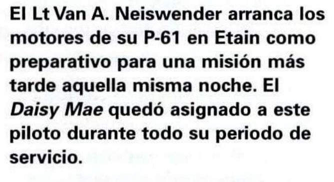


El Lt Col Oris B. Johnson (CO del NFS 422) de pie en la cabina de su P-61, que tiene unos distintivos muy característicos, antes de realizar una misión. El 24 de octubre de 1944, Johnson se enfrentó a tres Fw 190 durante el crepúsculo durante una salida al atardecer con este avión, derribando a uno de los cazas enemigos.

"Segundos después me di cuenta de que el avión todavía respondía, aunque había una cantidad aterradora de ruido. Interrumpí la misión y volé de vuelta hacia Ford. Después de aterrizar descubrimos que el cono de la cola de plexiglás se había desintegrado debido a la presión. Éste problema se solucionó colocando una pieza plana de plexiglás sobre la abertura".

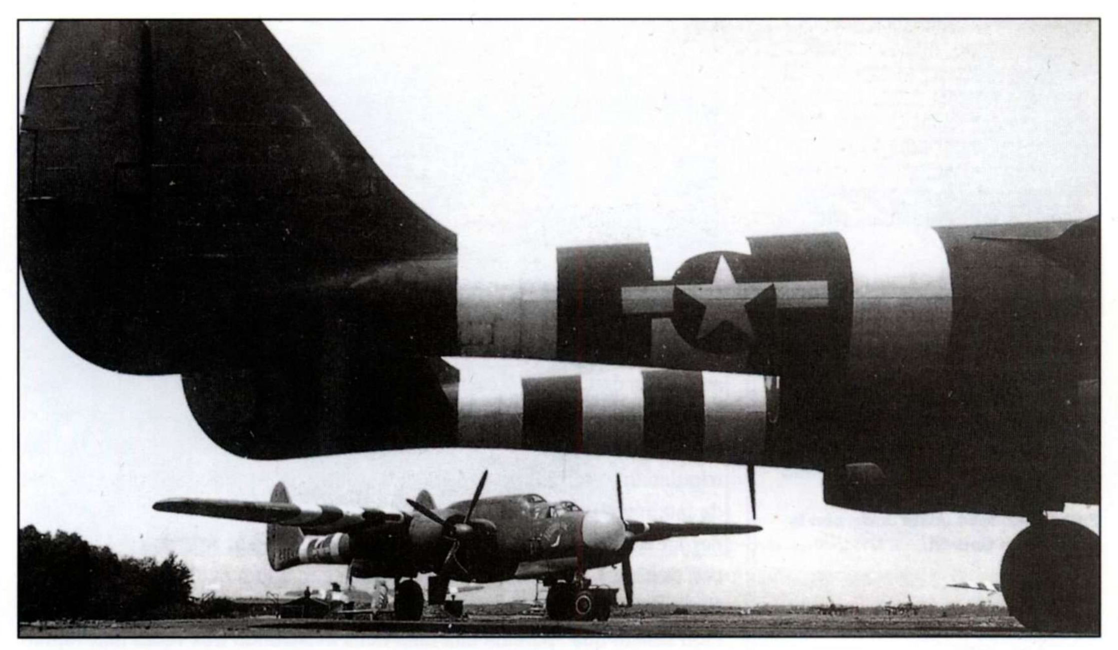
"A la noche siguiente estábamos arriba otra vez y no tardamos mucho en localizar otra *Diver*. El escenario era parecido a la noche anterior, picado hacia abajo, alineamiento detrás y abrir fuego. Ésta vez redujimos la distancia y disparamos varios proyectiles de 20 mm. Estos impactaron por toda la unidad de propulsión y la bomba perdió potencia, se inclinó hacia abajo y cayó al mar. Éste resultó ser el primer derribo del 422 en la guerra".

Mientras tanto, el segundo y último escuadrón de caza nocturno de la Novena Fuerza Aérea también se aproximaba a su disponibilidad operativa. El NFS 425 había llegado a Charmy Down el 26 de mayo y había seguido al 422 hacia el norte, hasta Scorton, el 12 de junio, permaneciendo allí hasta el 12 de agosto. Esta unidad recibió su primer P-61 el 15 de junio, pero no sería hasta los últimos días de julio cuando recibiera aviones suficientes para conformar su fuerza.



El Lt Van A. Neiswender arranca los motores de su P-61 en Etain como preparativo para una misión más tarde aquella misma noche. El *Daisy Mae* quedó asignado a este piloto durante todo su periodo de servicio.



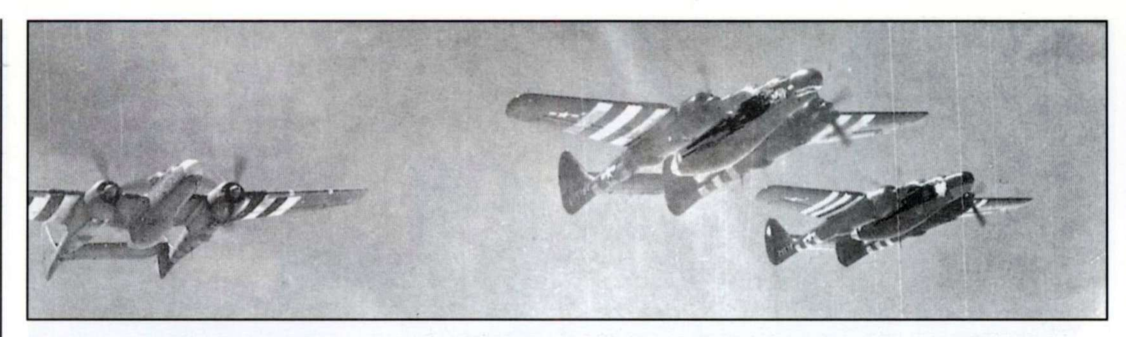


En estos dos Black Widow, entonces relativamente nuevos, del NFS 422 destacan las recién pintadas franjas de la invasión. En el fondo, encuadrado bajo los largueros del avión, se encuentra el P-61A-5 42-5547 *Borrowed Time* del Lt Herman Ernst. Tanto Ernst como su R/O, Edward Kopsel, alcanzaron la condición de ases pilotando este avión.

Al igual que el 422, a los aviones del 425 les faltaban las torretas superiores, que dejaban un compartimento para el ametrallador vacío; posteriormente sería ocupado por el R/O después de que la unidad recibiera permiso para trasladarlos hacia delante desde el compartimento trasero hasta el puesto del ametrallador, que estaba inmediatamente detrás del piloto. Esta modificación funcionaría bien ya que acercaría un poco más a los dos tripulantes. En el Mosquito se había demostrado que esta disposición aumentaba la efectividad de las tripulaciones.

El 425 estaba bajo el mando del Lt Col Leon G. Lewis, que pilotaba el muy fotografiado P-61A de nombre *Wabash Cannon-Ball IV*. Al igual que el 422, la primera acción en combate sería contra las V1, derribando la primera de ellas la noche del 7 de agosto. El Lt Francis V. Sartanowicz y su R/O 2Lt Edward Van Sickel realizaban una patrulla rutinaria sobre el Canal cuando, a las 02:25, avistaron el penacho de llamas indicador que delataba a una V1 a una altitud de 3.500 pies, dirigiéndose hacia su blanco. Los grandes motores en estrella R-2800 del caza respondieron con un fuerte estruendo una vez que se abrió a tope el mando de gases. Cuando se acortó la distancia hasta unos peligrosos 600 pies, el piloto soltó una larga ráfaga de proyectiles de cañón de 20 mm. Éstos se inclinaron hacia abajo e impactaron perfectamente en la unidad de propulsión de la *Buzz Bomb;* su impacto separó esta última de la ojiva explosiva, que cayó al Canal y estalló en una bola de fuego gigantesca. Fue un impacto afortunado que podía haber provocado fácilmente que la V1 explotara justo delante del P-61, causando daños graves.

La caza por la noche era siempre peligrosa ya que los alemanes tenían la suerte de contar con abundancia de buenas tripulaciones de cazas nocturnos y con modelos de aviones especializados. Sin embargo, si había que seleccionar un blanco como el más peligroso para el P-61 entre los varios modelos de aviones tripulados y las V1 sin tripulación, salían ganando estas últimas ya que las explosiones de las V1, con su bola de fuego que lo arrasaba todo, podían derribar fácilmente a los atacantes.



Los P-61A del NFS 422, en vuelo a gran altura, realizan una formación sobre Inglaterra tras el Día-D; este escuadrón no consiguió alcanzar la condición de operativo para apoyar la invasión del continente. Guiando la formación se encuentra el P-61A-5 42-5564 *Jukin'Judy*, con la boca de un tiburón.

De hecho, hubo varios incidentes registrados en los que los P-61 se acercaron demasiado y casi acaban mal. En uno de estos episodios se vieron involucrados el piloto Capt Tadas J. Spelis y su R/O Lt *Lefty* Eleftherion del 422. Pilotando su avión habitual (de nombre *Katy THE KID*), la tripulación estaba acompañada en esta misión en particular por el oficial de inteligencia de la unidad, Lt Philip Guba, que ocupaba el asiento vacío del ametrallador. Su misión principal era patrullar un sector designado con la esperanza de establecer contacto con algún avión alemán. Lo que encontraron en su lugar fue una V1. Uno de los miembros de la tripulación señaló que "parecía una luna llena avanzando tres veces más rápido que un tren de carga". Con la ventaja de la altitud, Spelis giró el morro de su Black Widow directamente hacia la V1, consiguiendo una increíble velocidad de aproximación. A 1.500 pies Eleftherion le pidió a Spelis que disparara, aunque este último no hizo caso de su indicación, respondiendo que iba a asegurarse de que el blanco no se escapara. Como se mantuvo petrificado en la mira de sus cañones, su aproximación continuó. Todo esto ocurrió en cuestión de segundos... 1.000 pies... 700 pies. Finalmente, a 400 pies, Spelis disparó una ráfaga desde sus cañones, desatando todo un infierno. Instantáneamente hubo un tremendo resplandor naranja y la bomba saltó como un depósito de almacenamiento de gasolina. Guba señaló posteriormente:

"Explotó en un millón de trozos. Justo antes de que nos incendiáramos parecía como una enorme sandía de neón, volando a toda velocidad hacia nosotros como si fuera sobre unos raíles invisibles. Spelis quedó cegado por la luz e inmediatamente comenzamos un abrupto descenso en picado. Fue un milagro que él consiguiera nivelarnos antes de chocar contra el suelo. El timón izquierdo estaba ardiendo, al igual que el alerón izquierdo y la mitad del elevador izquierdo. Cuando aterrizamos había trozos quemados colgando por todas partes".

Con la misión principal de proteger las fuerzas del frente y los recursos más valiosos por detrás de las líneas propias ante los acechantes aviones alemanes, sólo era cuestión de tiempo el que las unidades de P-61 fueran enviadas a Francia. El 422 fue el primero en trasladarse desde suelo inglés cuando realizó un breve vuelo a través del Canal hasta el campo de aviación francés de Maupertus (A15) el 25 de julio; su escuadrón gemelo fue enviado más al este, a Vannes, el 18 de agosto. Ninguna de las unidades llegó a establecerse adecuadamente y sentirse cómoda en sus nuevos emplazamientos debido a la fluidez del frente; el 422 se trasladó rápidamente en primer lugar a Chateaudun y, a continuación, a Florennes, en Bélgica, el 16 de septiembre. De igual forma, para el 13 de octubre el 425 se había trasladado hasta Le Moustier y, luego, a Coulommiers.

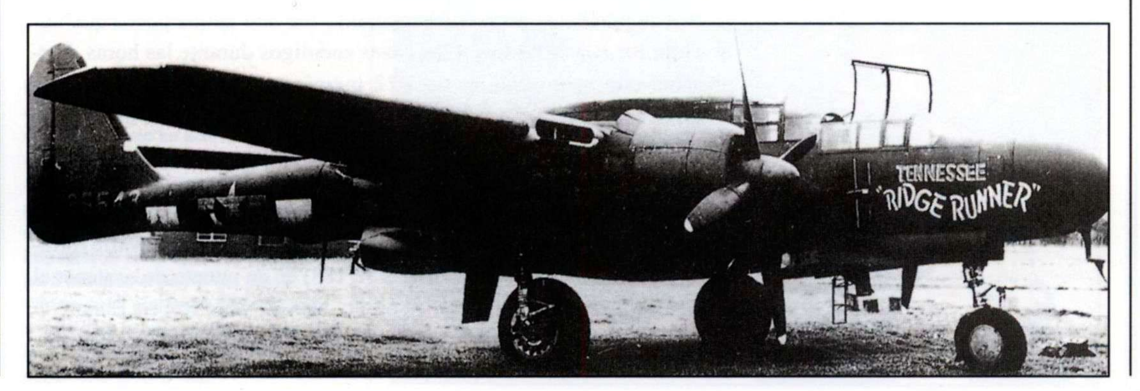


El piloto 1Lt John W. Anderson (a la izquierda) posa delante de su P-61A-5 42-5543 *Tennessee "Ridge Runner"*, con uno de los soldados veteranos del 422. El equipo de Anderson y Mogan derribó dos aviones alemanes y una V1 durante su periodo de servicio en combate.

Dando un ejemplo constante durante todo este periodo de agitación masiva, el CO del NFS 422, Lt Col Johnson, siempre estuvo en el meollo de la acción con su colorista P-61A, *No Love! No Nothing!* Por ejemplo, a últimas horas de la tarde del 24 de octubre él y su R/O, Capt James Montgomery, despegaron de su base en Bélgica para una patrulla al atardecer sobre las líneas enemigas cerca de Aachen. Exactamente a las 18:05 horas, la GCI estableció contacto con ellos y les informó que varios aviones enemigos se aproximaban desde el este a 4.000 pies. Al descender desde su altura de patrulla a 10.000 pies, Johnson investigó el contacto y, al no ver ningún avión, volvió inmediatamente a su privilegiada posición original.

Unos minutos más tarde, la GCI les notificó una vez más que estaban localizando múltiples *bogeys,* esta vez a 5.000 pies. Johnson bajó una segunda vez y pronto localizó a los esquivos contactos, tres Fw 190 cargados de bombas. Volando en una trayectoria recta y plana a unos 400 km/h, los aviones alemanes fueron rápidamente atacados por Johnson, que voló directamente hacia su formación. Dos de los cazabombarderos rompieron el contacto y se dispersaron, dejando al piloto del Black Widow centrado en el Fw 190 guía. Acercándose a 1.000 pies, justo por detrás del avión alemán, Johnson abrió fuego con dos ráfagas cortas. Se observaron impactos en el ala derecha del Fw 190 mientras se desvia-

El *Tennessee "Ridge Runner"* fue uno de los muchos Black Widow del NFS 422 que consiguió derribos durante su larga estancia en el frente. El desgastado estado de las franjas de la invasión de este avión sugiere que también fue, probablemente, uno de los primeros P-61 enviados al escuadrón justo antes de ser declarado operativo poco después del Día-D.



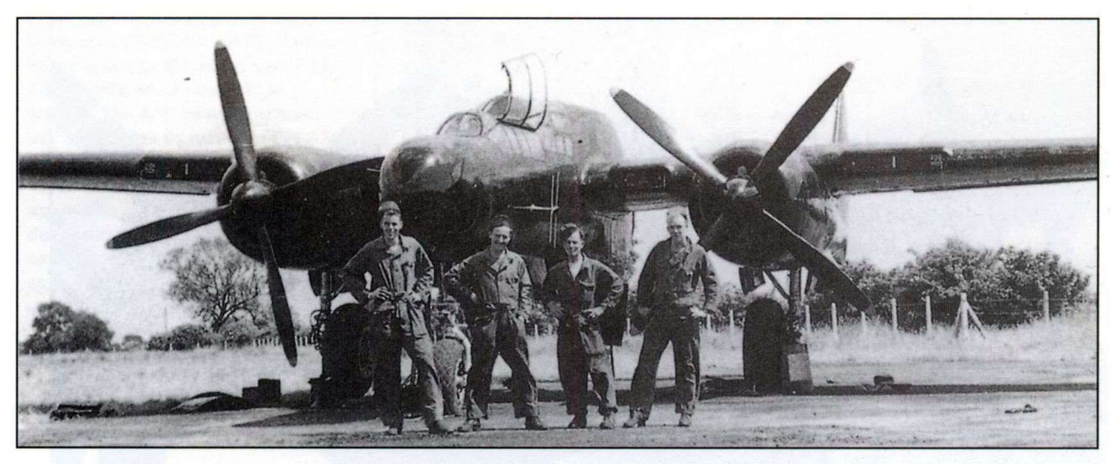


El camión cisterna, y sus chicas de la Cruz Roja, siempre eran una visión bienvenida para los aviadores que se encontraban aislados en las bases en el campo. Los modelos de la RAF y los miembros del NFS 422 posan junto a las chicas para una fotografía. A la izquierda de las dos señoritas se encuentra el futuro as Lt Herman Ernst. (Fred Stegner)

ba en un lento viraje hacia la izquierda. En aquel momento el alcance había llegado a los 500 pies y Johnson dejó que saliera una larga ráfaga de cinco segundos, literalmente a alcance de quemarropa.

Se observaron impactos mortales por todo el fuselaje y el motor, y el humo negro salía por el motor mientras el avión caía en un picado vertical. A 2.000 pies, el pilotó realizó un esfuerzo inútil por sujetarlo, pero el Fw 190 chocó contra el suelo y explotó. En aquel momento Johnson estaba tan abajo que se había percatado de un ligero fuego terrestre propio, que provocaba explosiones a su alrededor. Tras ascender rápidamente fuera de la franja de la artillería antiaérea, continuó su patrulla durante unos 15 minutos más antes de volver a la base, donde se descubrió que su avión había sufrido daños menores por culpa de las armas portátiles. Este enfrentamiento fue uno de los pocos que hubo entre los Black Widow y los cazas enemigos durante las horas diurnas; los informes oficiales del 422 indican que se consiguieron tres derribos confirmados contra los Fw 190 (todos entre el 21 de octubre y el 17 de diciembre de 1944).

El traslado a Bélgica proporcionó al 422 una mejor oportunidad ya que se encontró en un auténtico "frenesí de acciones" debido a la intensa actividad nocturna que realizaban los bombarderos de la Luftwaffe (principalmente los Ju 87, los Ju 88 y los Ju 188) en su intento de contener el avance de los ejércitos aliados. El piloto del 422, Capt Robert Elmore, y su R/O, 2Lt Leonard Mapes, resultaron ser una de las tripulaciones más efectivas de este periodo, pilotando el P-61A 42-5534 *Shoo-Shoo-Baby.*

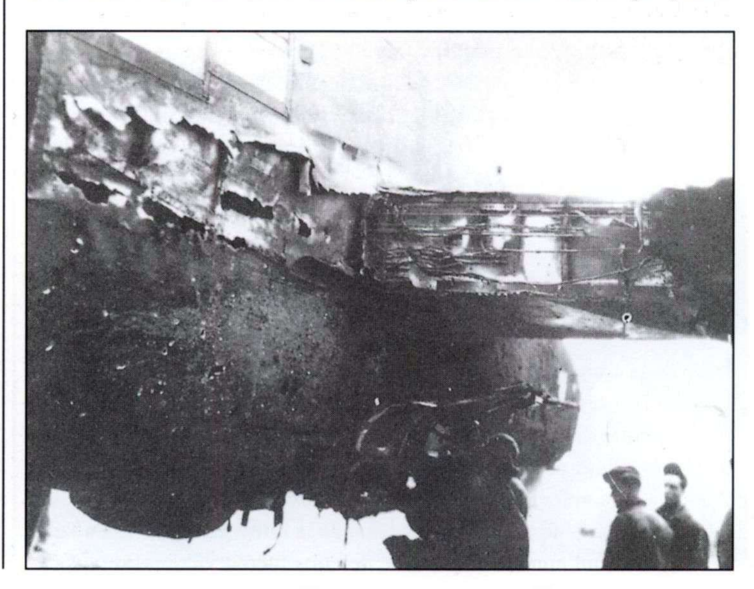


Es finales del otoño de 1944 y el NFS 425 ha establecido su base operativa en Coulommiers (A58), en Francia. El personal de tierra ha dejado de trabajar con el sistema hidráulico del amortiguador principal derecho para posar ante la cámara.

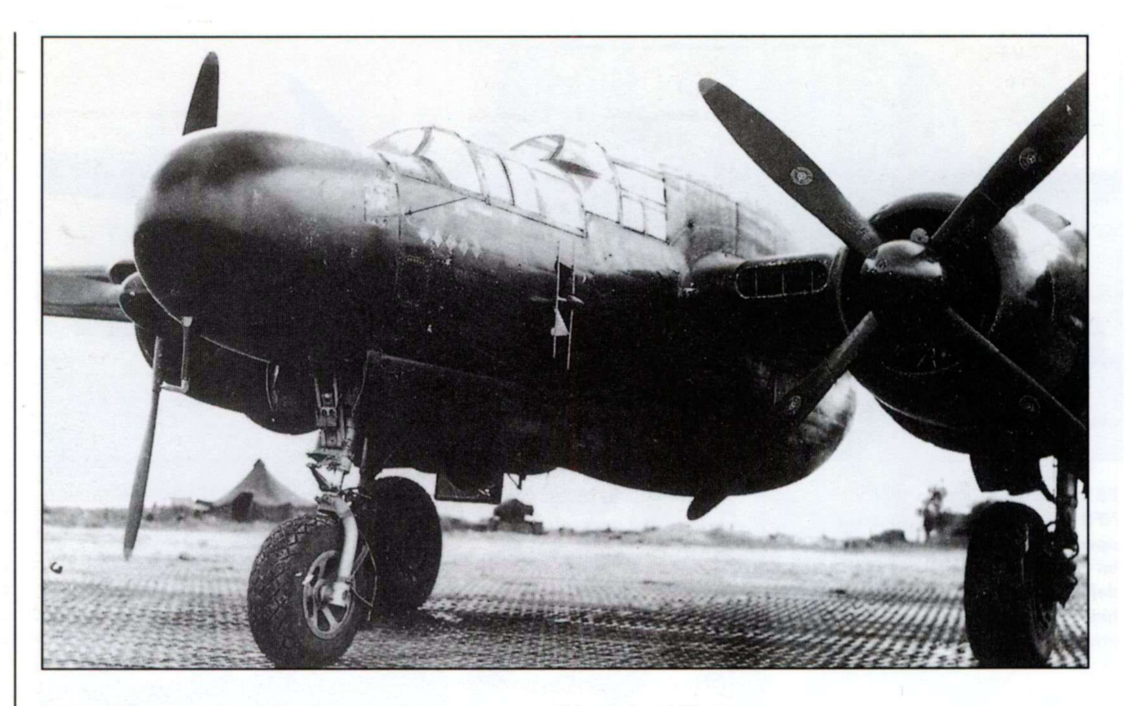
El 17 de diciembre de 1944, Elmore y su R/O recibieron la misión de patrullar un sector que hacía de tope en la zona entre las posiciones del VII Cuerpo de Ejército y el Rhin; los combates terrestres habían finalmente llegado a suelo alemán. Como se esperaba, el tiempo era frío y despejado y la GCI estaba especialmente ocupada debido a la intensa actividad enemiga en la zona. El Capt Elmore recuerda:

"Nos colocaron en posición gracias a los vectores hacia varios *bogeys,* pero no fuimos capaces de acercarnos lo suficiente para obtener una confirmación visual positiva y atacarlos. Luego *Marmita* (el indicativo de llamada de la GCI) nos colocó en posición con los vectores hacia un intruso a sólo seis kilómetros y medio y por debajo de nosotros. Después de descender en un amplio círculo para evitar sobrepasarlo, fijamos el blanco con nuestro radar a bordo. Estaba a 7 kilómetros de distancia por delante de nosotros. Le di más potencia al Widow y rápidamente redujimos la distancia a 1.000 pies. A esa distancia conseguimos una perspectiva visual, pero no positiva, así que llegamos hasta los 500 pies. En ese momento lo identificamos como un Ju 88".

"Estaba en un rumbo de 270º, volando a 4.000 pies. Su velocidad era constante a unos 320 km/h. Sabíamos perfectamente bien lo que podían



Esta fotografía sirve como testimonio definitivo de lo que le podía ocurrir a un P-61 cuando se acercaba demasiado a una V1 alemana antes de disparar. Durante el ataque, los proyectiles de 20 mm no alcanzaron a la unidad de propulsión e impactaron en la ojiva. Sin tiempo para escapar, el piloto del Black Widow tuvo que volar directamente a través de la bola de fuego, que casi le derriba. El carbonizado caza pertenecía al NFS 422.



hacer nuestros cañones de 20 mm, así que me apresuré hasta los 100 pies justo por detrás y apreté el disparador. Después de una ráfaga rápida hubo una explosión blanca y brillante desde dentro del fuselaje del avión. Mantuve mi posición y disparé una ráfaga mucho más larga de los cañones de 20 mm, que pasó a través de los motores; inmediatamente salió fuego de ambos. Por alguna razón, el Ju 88 se colocó en una posición con el morro ligeramente hacia arriba. Luego cayó hacia el lado izquierdo y fue directamente hacia abajo. Por aquel entonces se había incendiado como una bola de fuego, explotando finalmente cuando chocó contra el suelo. No avistamos ningún paracaídas. Al comprobar mi reloj habían pasado exactamente 17 minutos desde que la GCI nos había dado el contacto".

Bautizado como *Battle Ax* (el nombre se encontraba en la parte derecha de la zona delantera del fuselaje), este P-61 del 422 portaba el marcador del 1Lt Eugene D. Axtell por debajo de la cabina. Como indican las cinco esvásticas, él fue uno de los tres ases con tantas victorias que salió de este escuadrón.

Elmore y Mapes fueron uno de los equipos con mejores resultados dentro de las filas del 422, finalizando la guerra con cuatro derribos confirmados (un Ju 88, un Bf 110 y dos Ju 52) y una V1 en su haber. El 16 de diciembre estuvieron cerca de la condición de as cuando les dirigieron detrás de lo que identificaron como un Ju 88. En el límite extremo de su alcance, y con poco combustible, la tripulación se colocó en línea detrás del blanco, lanzó una ráfaga de 20 mm hacia él y, segundos más tarde, vieron dos paracaídas. Al ir disminuyendo el combustible, Elmore tuvo que volver a la base, así que no hubo confirmación de que el avión impactara contra el suelo o que realmente cayera. Es casi seguro que se habrían convertido en el cuarto equipo de ases del 422.

El Ju 88 era considerado por muchos el avión de guerra más polivalente de la Luftwaffe. Sus recursos eran muchos y entre ellos estaba la función de caza nocturno. El Ju 88 también sufrió un completo rediseño en la parte intermedia de la guerra, que derivó en un Ju 188 más grande. Este último podía operar fácilmente en techos por encima de los 27.000 pies a velocidades que superaban los 432 km/h y, al ser uno de los aparatos más destacados del arsenal de la Luftwaffe en el último año de la guerra, un número importante de ellos fueron víctimas de los ca-

El Flt Off Chet Hawley (a la izquierda) y su piloto, el 2Lt James Postlewaite, posan junto a su P-61, *Little Linda,* en la nueva base francesa del 422, en Maupertus (A15), a finales de julio de 1944; destaca la diferencia en sus atuendos. La guerra de este escuadrón contra las V1 ya era cosa del pasado y, poco después de que se tomara esta fotografía, el 422 consiguió su primer derribo contra un avión alemán pilotado.



ñones de los P-61. Obligados a volar a altitudes mucho más bajas y a velocidades mucho más lentas que para las que fueron originalmente diseñados, en un intento de facilitar el apoyo aéreo para las sitiadas tropas terrestres, los Ju 188 resultaron ser presas fáciles para los Black Widow.

Los alemanes desencadenaron su último ataque importante en el frente occidental a través del bosque de las Ardenas a mediados de diciembre



La tripulación del *Double Trouble* (P-61A-10 42-5565) se prepara para una misión desde su base en Francia. A la izquierda se encuentra el 1Lt Robert G. Bolinger y a la derecha su R/O, el 2Lt Robert F. Graham, de pie junto al P-61A-5 42-5543 *Tennessee "Ridge Runner"*, de John Anderson.



De nuevo con diferentes atuendos y equipos de vuelo, estos cuatro individuos, que aparecen a comienzos del otoño de 1944, componen dos tripulaciones completas de los cazas nocturnos dentro del 422, a saber (de izquierda a derecha), el Lt John W. Anderson y el Lt James W. Mogan (*Tennessee "Ridge Runner"*) y el Capt Robert Elmore y su R/O, Leonard Mapes (*Shoo-Shoo Baby*).

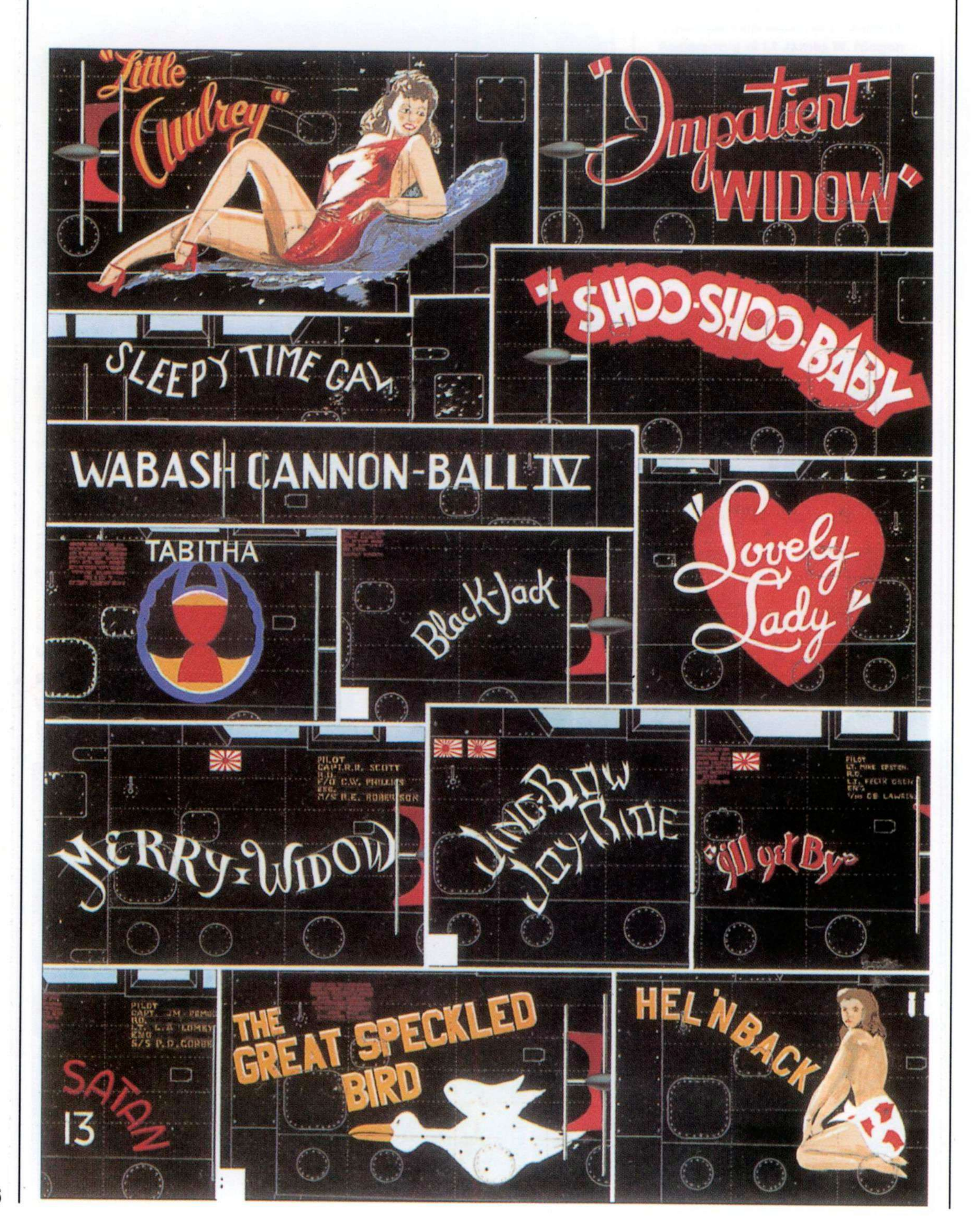
de 1944; este asalto a gran escala fue conocido como la Batalla de las Ardenas. En el aire, la Luftwaffe hizo todo lo que pudo para apoyar el contraataque, atacando los emplazamientos de las tropas aliadas por la noche, y fue al responder a estas misiones cuando el NFS 422 se convirtió en el escuadrón con mejores resultados de la USAAF. La batalla comenzó en la noche del 16 de diciembre; la temporalización de los alemanes se concentró de forma que llegó la hora de comprobar la efectividad de los dos escuadrones de cazas nocturnos estadounidenses.

La mala situación climatológica de la zona duró 29 días, hasta el ataque del día 16, permitiendo a los alemanes concentrar sus fuerzas de forma masiva sin obstáculos desde el aire. Los aviones de reconocimiento aliados habían intentado realizar algunas salidas cruciales durante este periodo, con una visibilidad tan mala que la detección de los movimientos de tropas y carros de combate alemanes no había si-

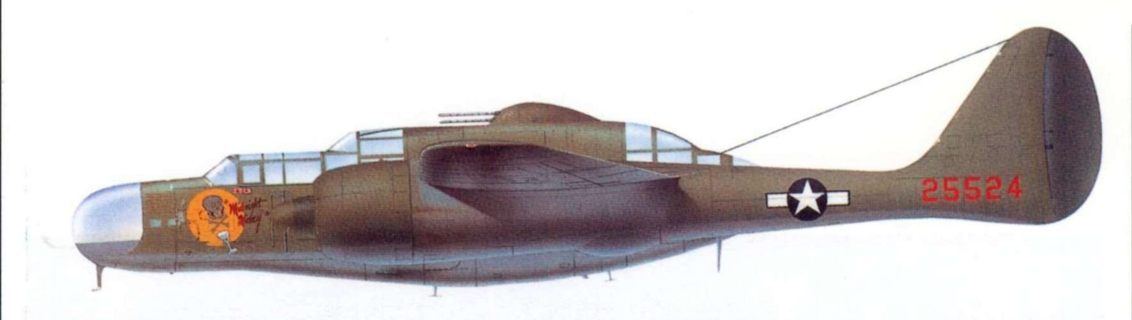


Dos pilotos del 422 NFS, el Lt Eugene Lee (el piloto del avión de la fotografía, el *Jukin'Judy*) y el Lt Don J. Doyle.


"Midnight Mickey"
NIGHTIE MISSION
"Jap-Batty"
MOONHAPPY
Pilot Lt. DAVE T. CORTS
"Skippy"
THE 'Virgin' WIDOW
"BORROWED TIME"
Pilot P.A. SMITH
R.O. P.E. TIERNEY
C.C. C.O. TROXELL
"Lady GEN"
"SLEEPY TIME GAL" II
DOG REBEL
Pilot LEE.E 1st Lt.
R-O. DORNER.A
C-C. JEVYAK.
JUKIN' Judy
PILOT - R.C.BOLINDER
R. O. - R.F.GRAHAM
C. C. - L.W.McLAIN
"DOUBLE TROUBLE"

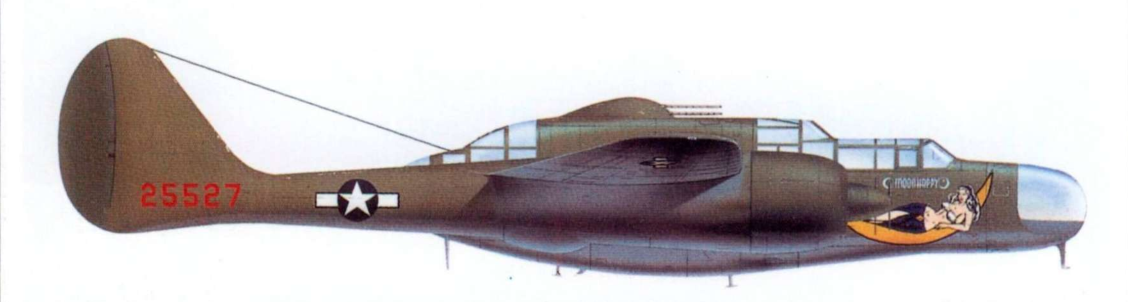

"Little Audrey"
"Impatient WIDOW"
"SHOO-SHOO-BABY"
SLEEPY TIME GAL
WABASH CANNON-BALL IV
"Lovely Lady"
TABITHA
Black-Jack
MERRY-WIDOW
UNGBOW JOY-RIDE
"Ill git By"
SATAN
13
THE GREAT SPECKLED BIRD
HEL'N BACK


Lady in the Dark
Night TAKE-OFF
BAT OUTA HELL
COOPER'S SNOOPER
329
Capt. A.D. Bourque
LT. M.W. BODE
LT. A.J. MILLER
"ANONYMOUS" III
SWING SHIFT SKIPPER
BLIND DATE
MIDNITE MADNESS
MIDNIGHT MADONNA
SWEATIN' WALLY
OUR PANTHER



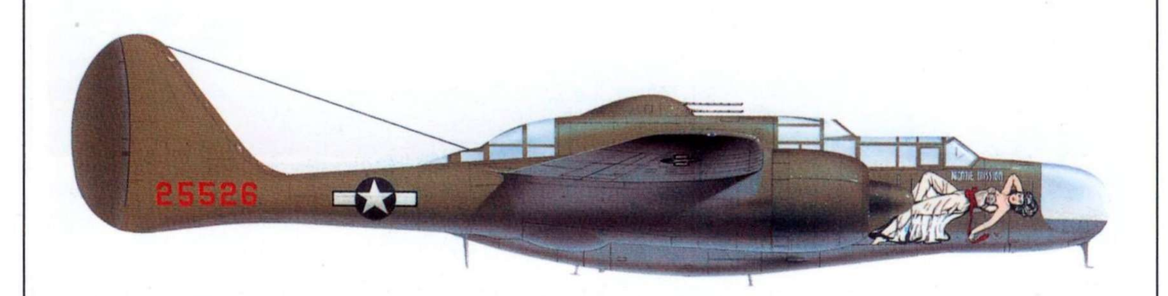
P61A-1 42-5524 *Midnight Mickey*, tripulado por el 2Lt Myrle McCumber, el R/O Flt Off Daniel Hinz y el ametrallador Pvt Peter Dutkanicz, NFS 6, Saipan, mediados de 1944

Este avión fue uno de los primeros modelos A de producción entregados por Northrop, como indica su diseño de pintura en color aceituna pardo. A su tripulación asignada se le reconocieron dos derribos confirmados (dos *Betty*) pilotando este avión. La cúpula del radar de este avión se cubrió generosamente con pintura de plomo para reducir los niveles de eco del terreno que recogía el radar.



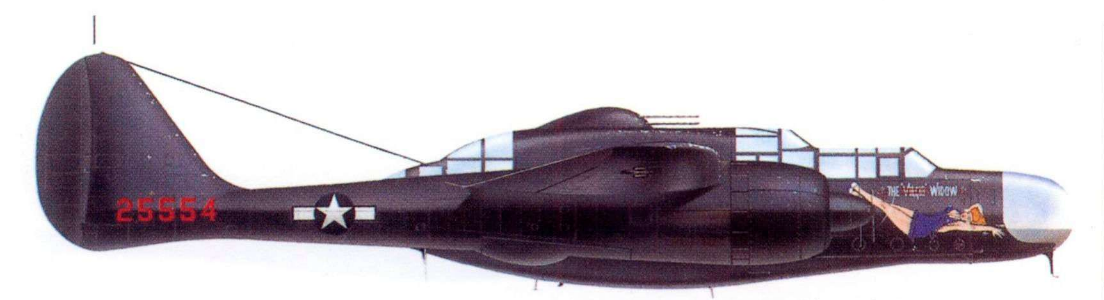
P-61A-1 44-5527 *Moonhappy*, tripulado por el 2Lt Dale *Hap* Haberman, el R/O Lt Raymond Mooney y el ametrallador Pvt Pat Farelly, NFS 6, Saipan, finales de 1944

Este P-61 fue el mayor "asesino" del NFS 6; su tripulación reclamó cuatro victorias confirmadas. Al igual que el 44-5528 *Jap Batty*, el 42-5527 formó parte de la intensa fase de producción de 45 A-1. El trabajo artístico corresponde también al Sgt Leroy Miozzi.



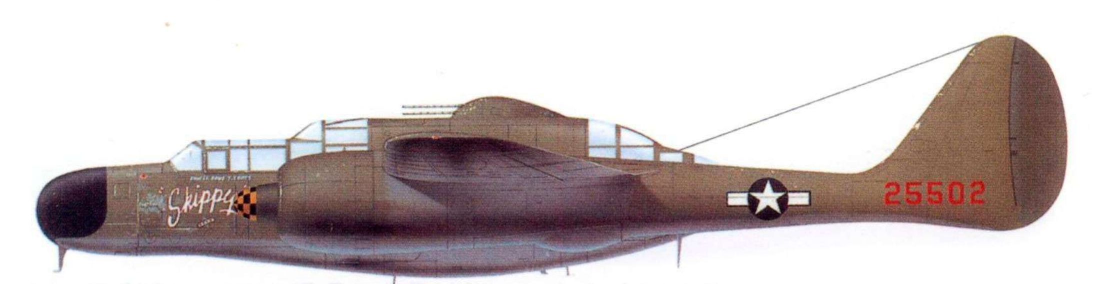
P-61A-1 44-5526 *Nightie Mission*, NFS 6, Saipan, mediados de 1944

Este avión fue uno de los P-61 pintados de forma más elaborada que entró en servicio en alguno de los teatros de operaciones; el ametrallador Sgt L. F. Miozzi realizó el trabajo artístico. De entre todos los aviones color aceituna pardo enviados al NFS 6, éste también mostraba una franja gris en la cúpula del radar.



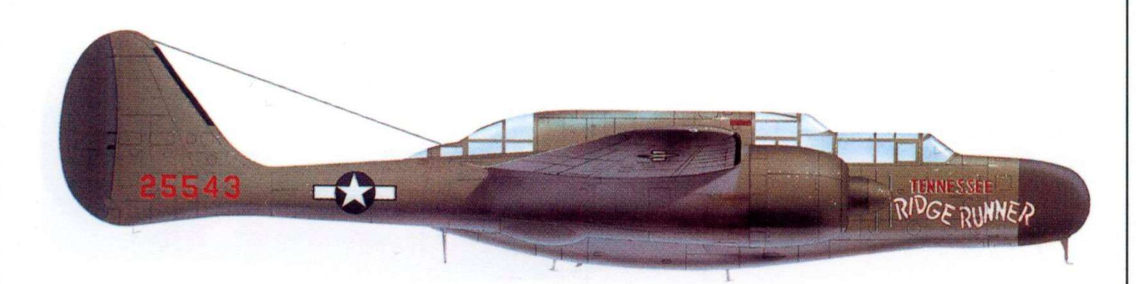
P-61A-5 42-5554 *The Virgin Widow*, tripulado por el 2Lt Robert Ferguson, el R/O 2Lt Charles Ward y el ametrallador Sgt Leroy Miozzi, NFS 6, Saipan, finales de diciembre de 1944

Este avión fue uno de los primeros P-61 completamente negros que utilizó el NFS 6. La torreta dorsal se había retirado durante la producción inicial de los P-61. Sin embargo, las unidades del Pacífico montaron cuatro ametralladoras fijas de 12,7 mm de tiro avanzado en una estructura por encima del fuselaje, carenándolas por encima con la habitual cobertura de la torreta, lo que producía una disposición idéntica a la de los primeros modelos equipados con torreta. Miozzi tachó la palabra *VIRGIN* y el racimo de cerezas a la izquierda del dibujo del morro tras el derribo de un *Betty* con este avión en la noche del 26 de diciembre de 1944.



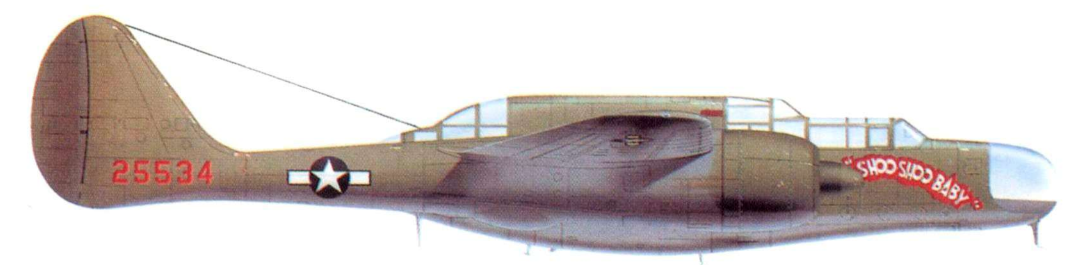
P-61A-1 42-5502 *Skippy*, tripulado por el 2Lt David Corts y el R/O Lt Alexander Berg, NFS 421, pista de Tacloban, Leyte, finales de 1944

A esta combinación tripulación/avión se le reconoció el primer derribo del NFS 421, y ni siquiera tuvieron que disparar un solo proyectil.



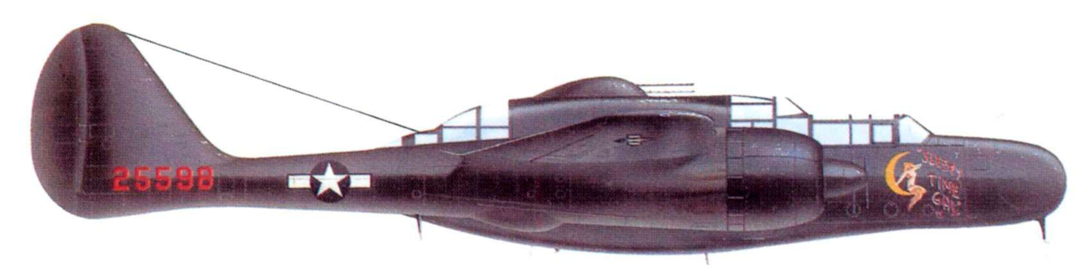
P-61A-5 42-5543 *Tennessee "Ridge Runner"*, tripulado por el Lt John W. Anderson y el R/O Lt James W. Mogan, NFS 422, Chateaudun, Francia, otoño de 1944

Este avión fue bautizado por su piloto, John W. Anderson, que procedía de las montañas al este de Tennessee. Derribó conjuntamente con Mogan dos Ju 88 en las noches del 24 y el 25 de diciembre de 1944. Destaca el añadido de las gomas inflables de descongelación en el plano de deriva y en los bordes delanteros de las alas, además de la ausencia de las franjas de la invasión; los cazas nocturnos estaban específicamente exentos de llevar estos distintivos tan visibles.



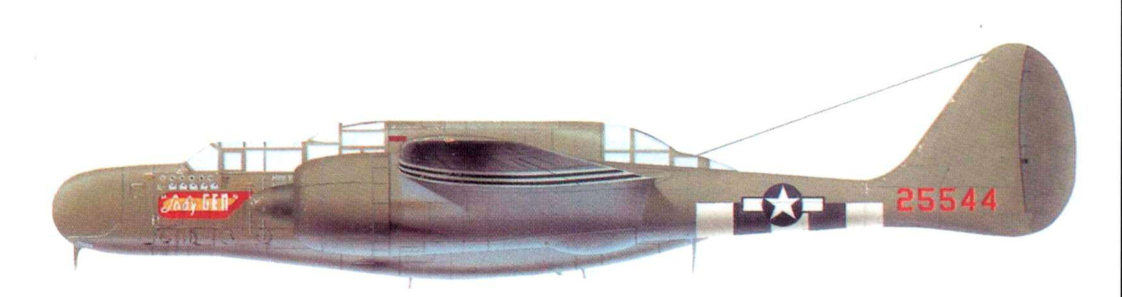
P-61A-5 42-5534 *Shoo-Shoo-Baby*, tripulado por el Lt Robert O. Elmore y el R/O Lt Leonard F. Mapes, NFS 422, Chateaudun, Francia, otoño de 1944

Este P-61A-5 en particular fue uno de los cazadores nocturnos con más éxitos en Europa occidental; su tripulación lo utilizó para conseguir cuatro derribos confirmados contra aviones pilotados por alemanes. Su registro total incluía un Bf 110, un Ju 88, dos Ju 52 y una V1. Este avión fue posteriormente repintado completamente en negro brillante.



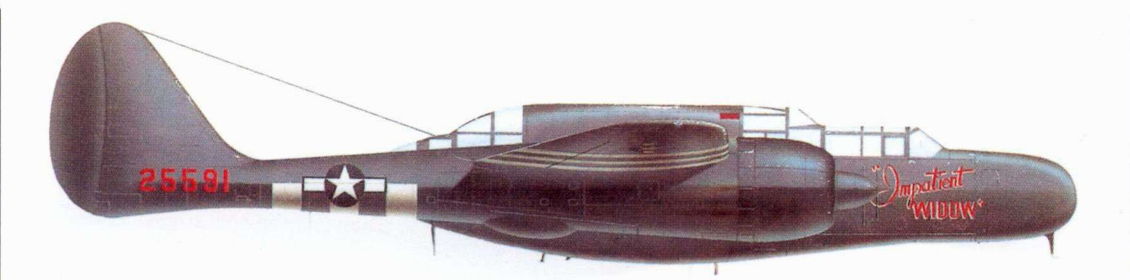
P-61A-10 42-5598 *Sleepy Time Gal II*, tripulado por el Lt Ernest R. Thomas y el R/O 2Lt John P. Acre, NFS 6, Saipan, comienzos de 1945

Este avión fue uno de los primeros P-61A-10 enviados al NFS 6; Northrop fabricó 100 modelos A *Dash 10*. Su tripulación asignada contribuyó con sus dos derribos confirmados al total de 16 logrados por el 6 durante el periodo con los P-61. La mayoría de las unidades de Black Widow disponían de un avión bautizado como *Sleepy Time Gal*.



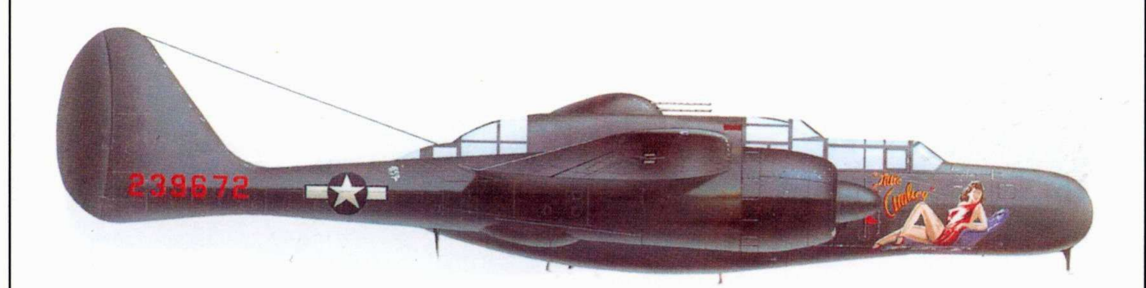
P-61A-5 42-5544 *Lady Gen*, tripulado por el Lt Paul A. Smith y el R/O Lt Robert Tierney, NFS 422, Florennes, Bélgica, finales de diciembre de 1944

Los *Dash 5* fueron los primeros P-61 que llegaron tanto al NFS 422 como al 425, seguidos rápidamente por los *Dash 10*. Sin embargo, fueron los primeros modelos los que consiguieron el grueso de los derribos aéreos en el teatro de operaciones europeo; por ejemplo, los miembros de la tripulación de este avión se convirtieron en ases. De las cuatro tripulaciones que consiguieron la condición de ases con el Black Widow, tres procedían del 422.



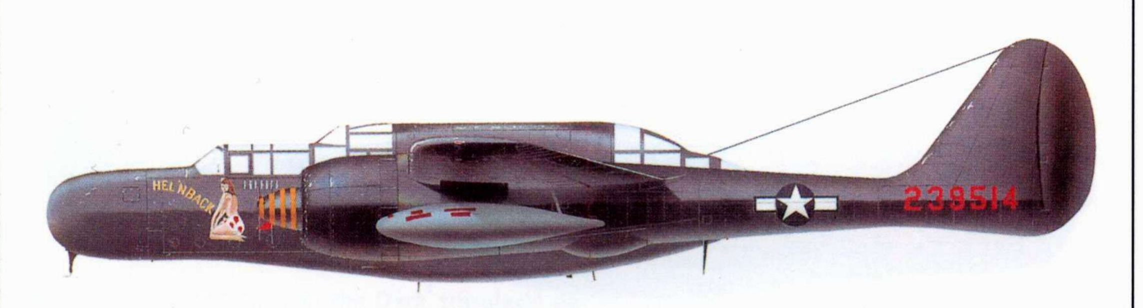
P-61A-10 42-5591 *Impatient Widow*, NFS 422, Etain, Francia, finales de 1944

Este P-61 formaba parte del segundo grupo de Black Widow enviados para unirse al NFS 422 en Inglaterra poco después de la invasión de Normandía. Posteriormente resultó gravemente dañado en un choque con un caza nocturno alemán sobre Francia, perdiendo su motor derecho. En el consiguiente aterrizaje de emergencia, el tren de aterrizaje delantero del P-61 se derrumbó, dejando al avión fuera de servicio durante algunos días.



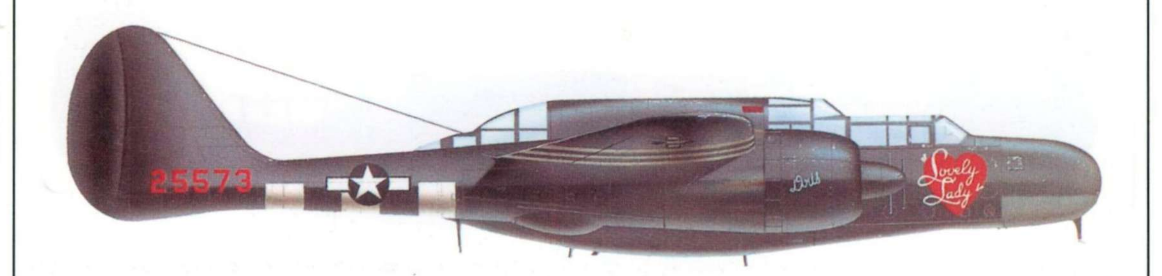
P-61B-15 42-39672 *Little Audrey*, NFS 422, Etain, Francia, finales de 1944

Este P-61B-15 fue uno de los pocos sustitutos por desgaste que realmente llegaron al NFS 422 después del traslado de la unidad más cerca del frente en Francia. El *Little Audrey* era también poco frecuente, ya que tenía un dibujo adicional en el morro; la mayoría de los P-61 de este escuadrón sólo llevaban los nombres.



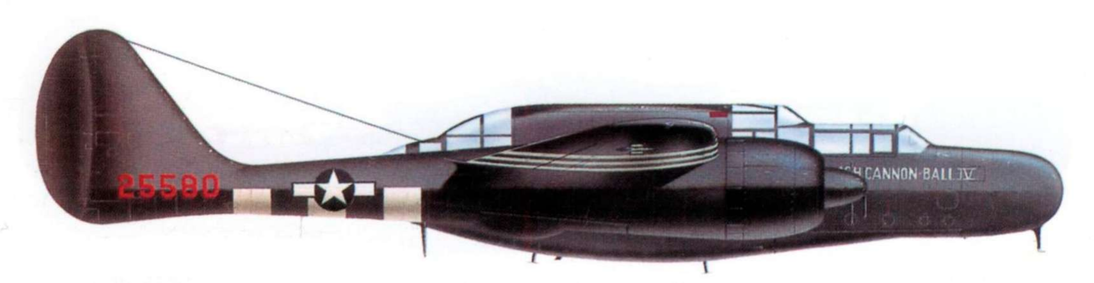
P-61B-6 42-39514 *Hel'n Back*, 416 NFS, Horsching, Austria, junio de 1945

Se fabricaron unos 47 modelos B *Dash 6*, la mayoría, si no todos, fueron enviados a los NFS del teatro de operaciones del Mediterráneo. Este avión fue asignado al NFS 416 como sustituto de los Mosquito de esta unidad, aunque los primeros P-61 no llegaron hasta las últimas semanas de la guerra. Al igual que el P-61A-1, los modelos B-2, -6 y -11 disponían de pilones exteriores en las alas que les permitían llevar bombas o depósitos exteriores.



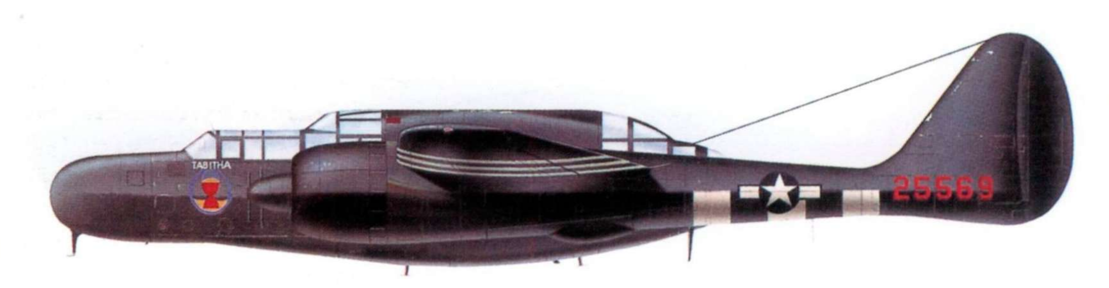
P-61A-10 42-5573 *Lovely Lady*, pilotado por Donald Show, NFS 422, Etain, Francia, finales de 1944

Este avión, el octavo *Dash 10* que salió de la cadena de montaje, fue enviado al tTeatro de operaciones europeo, como la mayoría del resto de P-61 de este grupo (fundamentalmente al NFS 422 y al 425). El *Lovely Lady* finalizó la guerra con dos derribos en su haber.



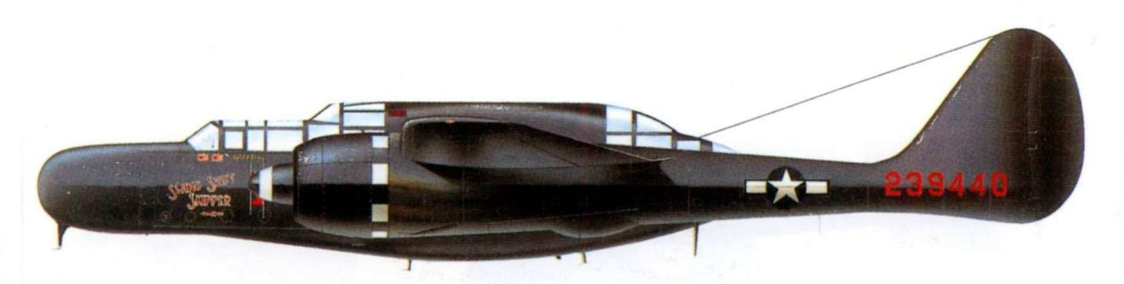
P-61A-10 42-5580 *Wabash Cannon-Ball IV*, tripulado por el CO del Escuadrón Lt Col Leon G. *Gilly* Lewis y el R/O jefe del escuadrón Lt Karl W. Soukikian, NFS 425, Coulommiers, Francia, otoño de 1944

El CO del NFS 425, Maj Leon *Gilly* Lewis, reclamó este P-61A-10 como su aparato personal poco después de su llegada a Inglaterra a finales de junio de 1944.



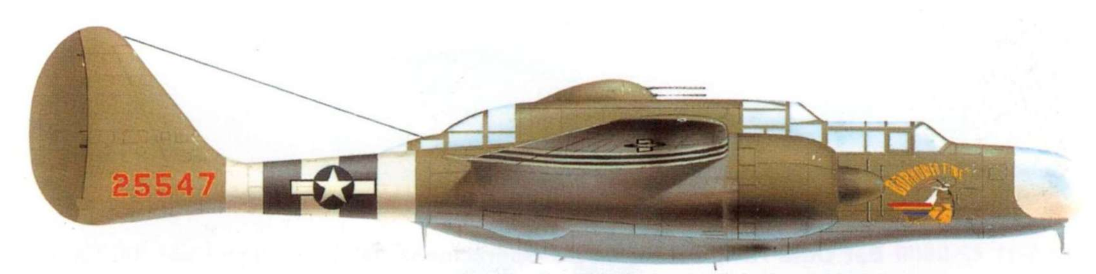
P-61A-10 42-5569 *Tabitha*, tripulado por el Lt Bruce Heflin y el R/O Flt Off William B. Broach, NFS 425, Vannes, Francia, octubre de 1944

Se puede decir que este avión tenía el mejor dibujo en el morro de todos los P-61 del NFS 425 y, como resultado de ello, se convirtió en el Black Widow más fotografiado de la unidad. Desgraciadamente, se perdió en servicio con su tripulación el 24 de octubre de 1944.



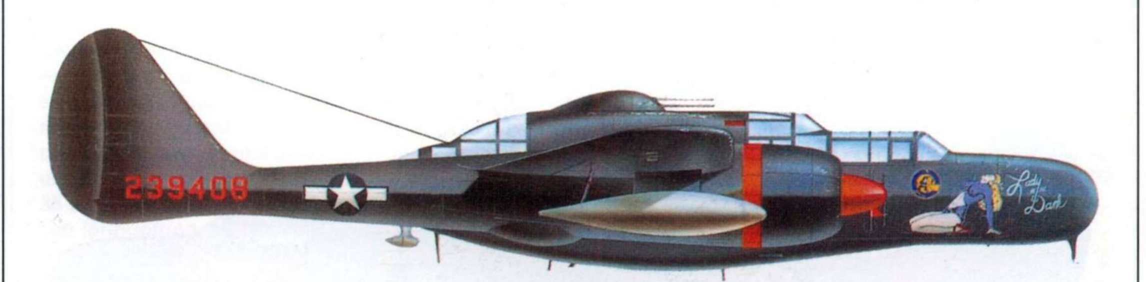
P-61B-1 42-39440 *Swing Shift Skipper*, tripulado por el 1Lt Arthur D. Bourque y el R/O 2Lt Bonnie B. Rucks, NFS 547, Lingayen, Luzón, Islas Filipinas, febrero de 1945

Este avión fue el que obtuvo mejores resultados del NFS 547 durante la época del Black Widow; su tripulación reclamó dos bombarderos *Betty* derribados.



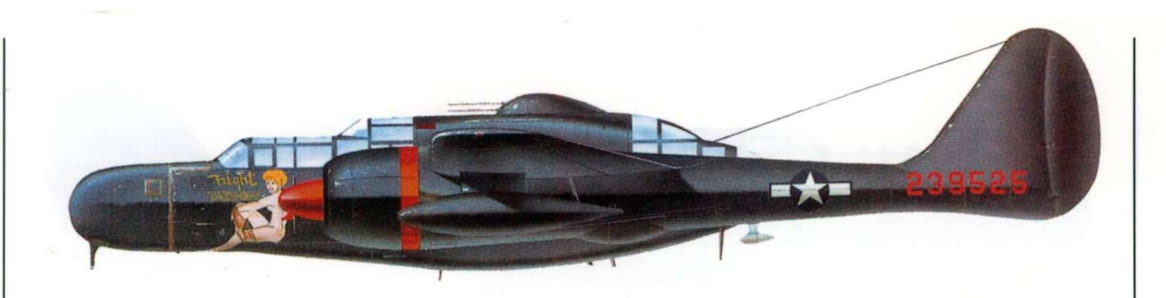
P-61A-5 42-5547 *Borrowed Time*, tripulado por el 1Lt Herman Ernst y el R/O 2Lt Edward Kopsel, NFS 422, Ford, Inglaterra, julio de 1944

Este avión, uno de los pocos Black Widow que alcanzó la condición de as, fue utilizado por su tripulación para derribar cinco aviones pilotados y una V1. Durante un breve periodo de tiempo, justo antes de quedar inutilizado en un accidente, el *Borrowed Time* llevó pintadas las fauces de un tiburón sobre su morro completamente amarillo; la compuerta de la rueda del morro también estaba adornada con la fotografía de una chica desnuda del Varga.



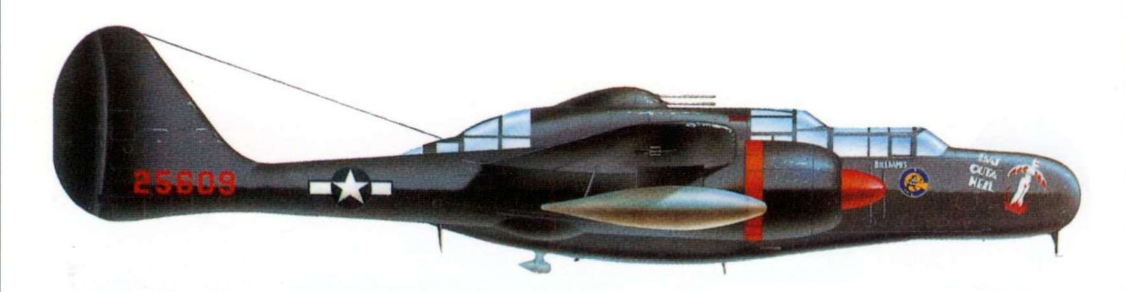
P-61B-2 42-39408 *Lady in the Dark*, tripulado por el Capt Sol Solomon y el R/O Lt John Scheerer, NFS 548, Iwo Jima, primavera de 1945

Este avión, probablemente el P-61 más famoso de todos, fue pilotado inicialmente por el piloto Capt Solomon y el R/O Lt Scheerer. Sin embargo, también fue pilotado por el Lt Robert W. Clyde y el R/O Lt Bruce K. LeFord en la última noche de la guerra, cuando persiguió a un *Oscar* hasta el nivel de las olas. Consiguientemente, el avión enemigo chocó contra el agua y explotó sin siquiera realizar un solo disparo, lo cual ha llevado a algunos historiadores a señalar que éste pudo haber sido el último derribo aéreo de la II Guerra Mundial.



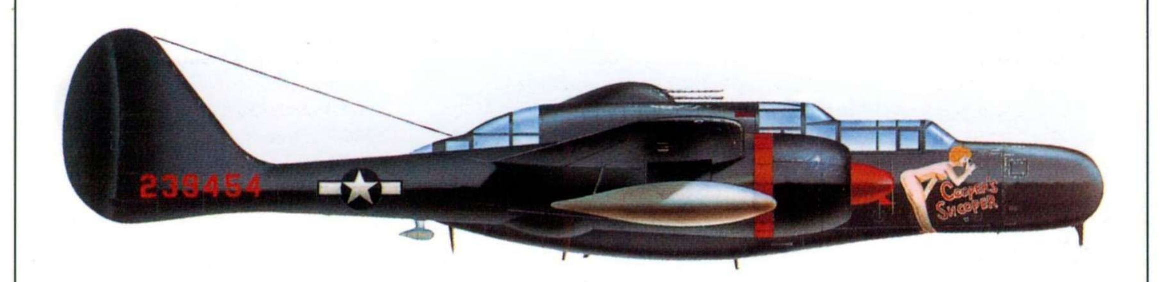
P-61B-6 42-39525 ***Night Take-Off,*** **NFS 548, Iwo Jima, primavera de 1945**

Este P-61B-6 formó parte del segundo envío importante de aviones de sustitución dirigidos al Pacífico, la mayoría de los cuales fueron asignados al NFS 549, en lugar de al 548.



P-61A-11 42-5609 ***Bat Outa Hell,*** **del Oficial de Operaciones del Escuadrón Capt Bill Dames, del R/O 2Lt E. P. D´Andrea y del ametrallador Sgt R. C. Ryder, NFS 48, Kipapa Gulch, Hawai, octubre de 1944**

Este avión, el primero de los dos *Bat Outa Hell*, fue uno de los primeros P-61 del 48 en recibir un dibujo en el morro en Kipapa Gulch. Posteriormente, se perdió en un accidente y se pintó de la misma forma un segundo Black Widow, aunque con un dibujo en el morro ligeramente diferente.



P-61B-2 42-39454 ***Cooper´s Snooper,*** **pilotado por el 1Lt George C. Cooper, NFS 548, Iwo Jima, primavera de 1945**

Este P-61 estaba adornado con el morro pintado con un dibujo por el mismo artista que había decorado el 42-39525.



John W. Myers, Piloto de Pruebas Jefe del P-61 en la fábrica de Northrop, en Hawthorne, California, en 1944-1945.
Aunque era estrictamente un civil, se vestía casi siempre con ropa de tipo militar, incluyendo un mono ligero de una pieza y unos cascos con auriculares HS-38 (receptores Modelo ANB-H-1) con laringófono. Myers tiene un equipo de paracaídas B-8 colgado del hombro izquierdo, mientras que parece que sus zapatos color marrón rojizo también son los del modelo reglamentario de los oficiales de la USAAF. Por último, su gorra de béisbol es de origen civil ya que tiene el logotipo de Northrop cosido en la parte delantera.

El Lt John W. Anderson prestó sus servicios en el NFS 422 en Chateaudun, en Francia, durante 1944/1945.
Lleva la combinación clásica de los pilotos de la USAAF en el teatro de operaciones europeo con unos pinks (los pantalones color caqui del uniforme) caqui ligeros, una camisa a juego abierta por el cuello y una cazadora de cuero A-2 personalizada; destaca la insignia circular del NFS 422, tapada por la mano izquierda. Encima de su A-2 Anderson lleva el arnés de un paracaídas B-8, sujeto en el pecho, aunque las correas de las piernas permanecen sueltas porque el paracaídas en sí mismo no está. El atavío de la cabeza consiste en un muy preciado casco de vuelo Tipo C de un modelo antiguo de la RAF, sin gafas.

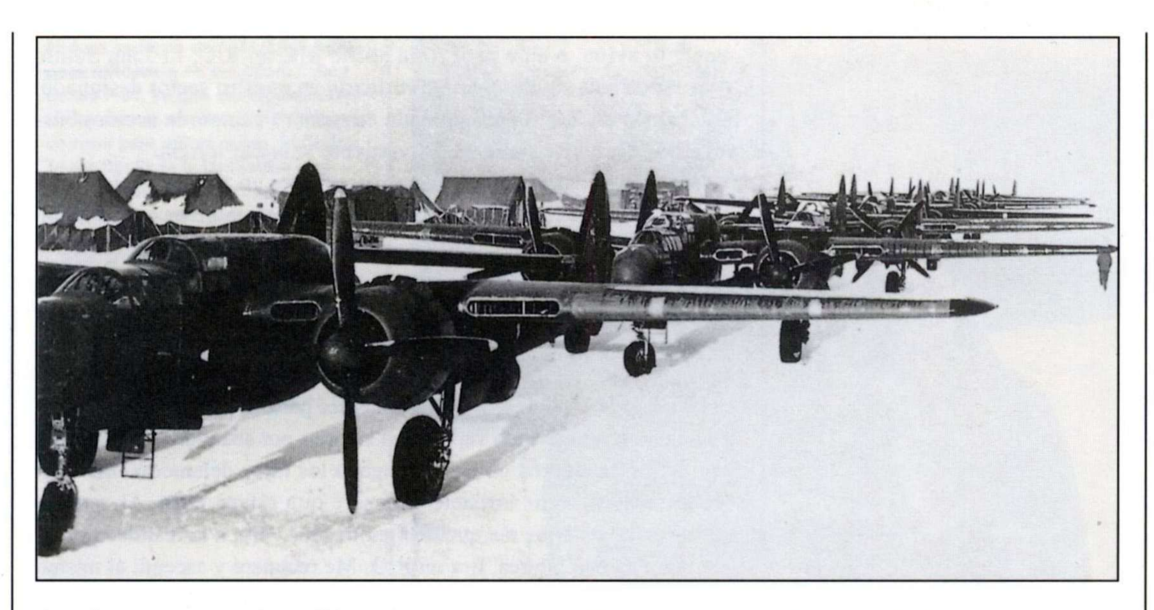
El Lt Leonard F. Mapes, observador de radar del NFS 422 en Chateaudun en el otoño de 1944. Lleva los pinks del uniforme reglamentario, unos zapatos de color marrón rojizo y el arnés de un paracaídas B-8, igualmente sin el paracaídas. Al igual que Anderson, su casco de vuelo es del Tipo C modelo antiguo de la RAF, junto con una máscara A-10 reglamentaria de la USAAF y las gafas Tipo B-8, fabricadas por Polaroid.



Lt Al Innerarity, observador de radar del NFS 425 en Vannes, Francia, en septiembre de 1944. Lleva un uniforme de vuelo de verano A-NS-31, sobre el que se ha colocado su cazadora favorita A-2. El pañuelo de seda alrededor del cuello evita las irritaciones por culpa del mono tipo gabardina de algodón/lana. En las manos Innerarity tiene unos guantes de verano B-2 y lleva el arnés del paracaídas B-8 (sin el paracaídas), sujeto a la parte superior del torso. Por último, su uniforme se completa con una gorra de plato reglamentaria a la que le ha quitado el muelle de refuerzo en forma de cruz para conseguir el deseado aspecto de las marcas de 50 misiones.

El 2Lt Jean B. Desclos (observador de radar) prestó sus servicios en el NFS 6 en Saipan, en 1944/1945. Al igual que Innerarity, Desclos lleva el uniforme de vuelo de verano AN-3-31A, aunque este modelo (de color caqui) es de algodón asargado ligero, que era más adecuado para el calor del trópico. Tiene un chaleco salvavidas S-1 alrededor del cuello, casco de vuelo AN-H-15 y unas gafas Modelo B-8 en la cabeza, además de un cuchillo de caza en la cadera. Las botas QMC del uniforme reglamentario del Ejército de Tierra de EE UU completan el uniforme de Desclos.

El 2Lt James Postlewaite (piloto) del NFS 422 en Maupertus (A-15), Francia, en julio de 1944. Igualmente ataviado con el omnipresente AN-3-31A (uniforme en forma de gabardina de algodón/lana más grueso), Postlewaite lleva un chaleco salvavidas B-4 y el arnés del paracaídas B-8, aunque al contrario que en los ejemplos anteriores que aparecen en estas ilustraciones, tiene las correas de las piernas abrochadas. Lleva puesta la gorra de plato del uniforme reglamentario, con las marcas de 50 misiones, colocada en un ángulo adecuadamente desenvuelto.



Durante la Batalla de las Ardenas, las enormes nevadas crearon problemas importantes tanto a los aliados como a los alemanes. Esta fotografia muestra a los Black Widow del 422 y el NFS 414 después de ser sacados de la nieve en Florennes (A78), en Bélgica, durante el invierno de 1944/1945.

do más que una tarea imposible. Además de la pobre imagen de la inteligencia aliada, todos los movimientos del enemigo se habían realizado bajo la protección de la oscuridad.

La situación climatológica no fue el único factor a favor de los alemanes, ya que tanto el 422 como el NFS 425 estaban seriamente limitados por la falta de aviones suficientes. Esto se debía a una importante escasez de piezas de repuesto, lo que provocó que las dos unidades tuvieran operativos para el servicio únicamente diez aviones cada una; este número no podía vigilar de forma eficaz una zona tan amplia.

Los informes oficiales de las unidades aéreas señalan que las pocas tripulaciones de Black Widow del 422 que pudieron salir al aire durante la primera semana de diciembre informaron todas ellas de un número extrañamente grande de faros delanteros "cubiertos" en las carreteras. En la noche del 6 al 7 de diciembre estas luces ya no iban tapadas y algunas seguían las líneas de las carreteras, mientras que otras iban dispersas. Probablemente estas últimas representaban a los carros de combate y a los vehículos oruga que no estaban limitados a las carreteras. Estos avistamientos, combinados con una mayor actividad ferroviaria, aumentaron aún más los días 12/13.

Justo después de que comenzara el ataque general, el 422 envió todos los P-61 disponibles a la estación de clasificación de trenes de Rheinbach, Gemund y Schleiden; no se registraron resultados importantes. Paralelamente a la zona operativa del 422, el 425 había intentado desarrollar una misión parecida. También había informado de más movimientos similares, siendo el más alarmante de ellos los convoyes de vehículos de motor avistados en torno a Traben, Trarbach, Homburg, Neunkirchen y Kaiserslautern.

En una de aquellas noches, el piloto del NFS 425 Lt Alvin *Bud* Anderson (pilotando el P-61 *Dangerous Dan*) hizo buen uso de sus cañones contra las locomotoras:

"Pronto nos pusimos a destrozar trenes, aunque era peligroso. Esto se debía a que el motor te podía explotar en la cara, dañando grave-

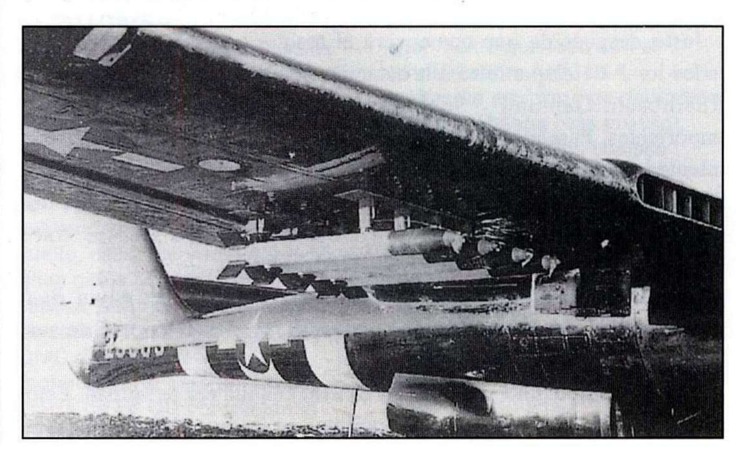
mente tu avión, o algo peor. Una noche fría, mi R/O, Lt John Smith, y yo estábamos en una patrulla rutinaria en nuestro sector designado. Volábamos a 15.000 pies sin nada en nuestro campo de acción; buscábamos cualquier signo de movimiento sobre el terreno".

"De repente, localizamos lo que parecía ser un gran convoy a unos 24 kilómetros al este de nosotros. Inmediatamente hice una inversión hacia abajo hasta unos 500 pies. Estábamos muy dentro de territorio alemán, así que no hubo ni una sola vacilación por mi parte. Crucé la línea de objetos en movimiento disparando los cuatro cañones de 20 mm. Al completar la primera pasada los dos nos dimos cuenta de que habíamos dado con una importante playa de clasificación de trenes. Ascendí bruscamente, di la vuelta y enderecé para otra pasada. Había cuatro locomotoras echando vapor y, en su prisa por abandonar la máquina, uno de los ingenieros no había apagado los faros delanteros. Me concentré en aquella luz brillante y disparé otra ráfaga larga. Al concentrarme en aquella luz me quedé hipnotizado. Volví a la realidad por un grito en mis auriculares. Era mi R/O. Me recuperé y ascendí al mismo tiempo. En aquel momento la locomotora explotó. Aquella violenta fuerza nos envió a varios miles de pies hacia arriba. Luché con los controles hasta que conseguí poner todo en orden. Lo siguiente que había que hacer era llamar a la GCI y contarles todo sobre aquel blanco, de forma que los bombarderos pudieran atacarlo durante el día".

Cuando el avión de reconocimiento volvió con su película a la mañana siguiente se descubrió que Anderson había destruido cinco locomotoras. También se estableció que se había encontrado con el enorme complejo ferroviario de Kaiserslautern.

En el momento en que comenzó la Batalla de las Ardenas los sectores de patrulla nocturna de los P-61 estaban muy dentro de Alemania, lo que dejaba muy poco espacio aéreo que fuera completamente seguro para que el enemigo se moviera por la noche.

Sobre Bélgica, la situación climatológica había sido tan mala en diciembre que el número de salidas realizadas por todos los aviones había disminuido en torno a un 50%. Esta cifra fue mucho mayor para las dos unidades de caza nocturna, aunque para ellas el problema había sido las piezas de repuesto, más que el tiempo. Los niveles de disponibilidad para el servicio no mejoraron tampoco con el año nuevo, ya que el 422 sólo llevó a cabo 35 salidas en todo el mes.



Con el añadido de los portabombas y los proyectiles por debajo de las alas de los P-61, el NFS 425 incluyó en su relación de misiones la de incursor nocturno. Esta fotografía se tomó en Etain, en Francia (A82), a comienzos de 1945. (USAF)

El duro invierno de 1944/1945 tuvo poca influencia en las operaciones de los P-61, ya que las tripulaciones simplemente se ponían más capas de ropa para evitar el frío. El Capt Tadas Spelis (a la izquierda) y su R/O, Lt Elutherios Eleftherion, que muestran un adecuado sentido para la ropa, posan delante de su avión, el *Katy The Kid,* antes de subir a bordo para una salida nocturna.



Una de las tripulaciones aéreas más afortunadas que alcanzó un cierto tiempo de vuelo importante durante diciembre fue la compuesta por el Lt John W. Anderson y su R/O 2Lt James W. Morgan, que fueron asignados al P-61A 42-5543 *Tennessee "Ridge Runner".* En la noche del 25 de diciembre patrullaban una zona asignada sobre el V Cuerpo de Ejército, entre la línea de bombardeo y el Rhin, cuando la GCI les envió un mensaje por radio indicándoles que tenían un *bogey* a 32 kilómetros hacia el oeste. A los pocos minutos, Anderson se había aproximado al alcance de interceptación aérea (IA) y a los 5 kilómetros el R/O asumió la persecución. Identificaron positivamente el blanco a 2.500 pies como un Ju 88, la silueta del fuselaje y las puntas de las alas redondeadas le delataron.

Ascendiendo hasta la posición de las 12 en punto justo por detrás, Anderson abrió fuego con sus cañones de 20 mm a una distancia de 600 pies. La ráfaga logró varios impactos en la raíz del ala derecha, provocando que el Ju 88 rebotara suavemente hacia la izquierda. La segunda ráfaga reventó el motor derecho, embadurnando de aceite toda la cabina del Black Widow perseguidor. El avión enemigo comenzó a perder altitud rápidamente y, unos segundos después, chocó contra el suelo y explotó; no se vio ningún paracaídas.

Los informes del escuadrón muestran que después de cinco meses de vuelos operativos, el NFS 422 había recibido sólo un avión de sustitución. Las entradas posteriores revelan que como resultado de la escasez de P-61 de sustitución, la unidad sólo tenía disponibles para el vuelo cuatro aparatos, en un momento en el que la actividad terrestre alemana estaba en su punto culminante y cada uno de estos Black Widow realizaba tres o cuatro misiones cada noche. Algunos P-61 fuera de servicio se desguazaron por piezas para mantener a los pocos restantes en el aire, y todos los aviones del inventario del 422 superaron las 300 horas de combate en sus aparatos.

El elemento más crítico de la efectividad del Black Widow era su radar y la falta de piezas de repuesto, con el resultado de una menor eficacia en cada equipo, lo cual había puesto en peligro la potencia de



El piloto Lt Robert Yule (a la izquierda) y el R/O Lt Al Innerarity (en el medio) de pie junto al Tabitha, alias P-61A-10 42-5569 del NFS 425, en la tarde del 27 de septiembre de 1944. Este aparato no era su avión habitual. En noviembre esta tripulación fue derribada volando con otro P-61; Innerarity murió en la consiguiente colisión.

aquellos pocos aviones que seguían siendo útiles para el vuelo. En el esquema general de las cosas, la disponibilidad de piezas de repuesto para los cazas nocturnos no era una de las prioridades más acuciantes. Había miles de aviones aliados que se utilizaban de forma diaria en todo el teatro de operaciones europeo y los dos escuadrones de P-61, que disponían de menos de una docena de aviones operativos entre ambos, no estaban en situación de recibir una atención importante.

El impacto de la falta de una fuerza viable de cazas nocturnos de los aliados durante la Batalla de las Ardenas quedó demostrado al final de la guerra por los alemanes que fueron capturados a comienzos de la primavera de 1945. Ellos señalaron que la libertad de movimientos de que disfrutaron por la noche durante la batalla había sido un factor significativo en el prolongado éxito de la ofensiva. Si los P-61 hubieran sido capaces de mantener un 90% de nivel de disponibilidad para el servicio durante aquellos meses vitales, el enemigo habría pagado un precio alto en términos de personal y equipos, además de perder el elemento sorpresa de su contraataque.

A pesar de la agobiante escasez de piezas de repuesto, el 422 logró de alguna forma conseguir un mayor número de salidas durante un breve periodo en Navidades, tiempo durante el cual sus tripulaciones lograron 11 derribos confirmados en un espacio de cuatro días (del 24 al 27).

En aquel momento, el 425 estaba bien atrincherado en Etain, en Francia. Se habían trasladado el 9 de noviembre y permanecerían allí hasta el 12 de abril de 1945. Su emplazamiento les daba acceso a prácticamente toda Alemania, y la mayoría de sus derribos los lograrían desde allí. Mientras aumentaba el número de salidas, también lo hacían las agresivas técnicas de vuelo nocturno de la Luftwaffe, tal y como lo presenció el piloto Lt Van Neiswender del 425. Él se enfrentó a un Me 410 en una misión nocturna en la que se topó, según cree él mismo, con uno de los adversarios más diestros que se había encontrado. Neiswender y su R/O, el 2Lt David Parsons, pilotaban el P-61A *Daisy Mae* sobre Bastogne en aquel momento:

"Recuerdo una luna llena y una excelente visibilidad aquella noche. Las dos primeras horas de nuestra misión fueron tranquilas, luego recibimos un mensaje de la GCI, indicándonos un *bogey* en la zona. Nos colocaron en posición por medio de los vectores lo suficientemente cerca como para conseguir el control de una interceptación aérea (IA),

pero tan pronto como lo tuvimos a nuestro alcance hizo casi un medio tonel y se lanzó en picado hacia los oscuros bosques de abajo. Abrí completamente los mandos de gases y la persecución continuó. Aquel muchacho no tenía ningún miedo".

"Permanecíamos cerca pero, desgraciadamente, no lo suficientemente cerca como para disparar mis cañones. Identificamos positivamente el avión enemigo como un Me 410. Me fijé en la velocidad indicada y calculé que el Me 410 superaba los 640 km/h, ya que se alejaba de nosotros rápidamente. Aunque tenía mi caza a tope, era como si nos quedáramos quietos. A continuación perdimos el contacto por radar con el avión. También habíamos perdido el cono posterior en la zona trasera del compartimento del R/O ya que había cedido debido a la inmensa presión creada por la velocidad indicada en el vuelo en picado. Parsons estaba sentado detrás de mí en el puesto del ametrallador, así que no había ningún problema en cuanto a su seguridad".

La misión había durado tres horas y diez minutos sin resultado alguno, excepto la frustración.

Mientras avanzaba 1945 el final de la guerra parecía cada vez más cerca cada día que pasaba. El único factor que ralentizaba el ritmo de los aliados era la situación climatológica. Dentro del 422, el mes de enero se lo quedaron el futuro as del escuadrón 1Lt Eugene D. Axtell y su R/O, Lt John U. Morris, ya que consiguieron todos los derribos reconocidos a la unidad durante aquel mes, incluyendo la primera victoria aérea registrada por la USAAF en 1945; fueron situados justo detrás de un Ju 88 al que Axtell llenó rápidamente de agujeros, haciendo que se estrellara envuelto en llamas. Este derribo, uno de los más rápidos que logró una tripulación de los Black Widow, se registró a las 03:00 horas de la mañana del 1 de enero de 1945.

En esta última fase de la guerra, los aviones aliados habían comenzado a enfrentarse al aparato nocturno más potente de la Luftwaffe, el caza nocturno a propulsión Me 262. Ya se habían enfrentado a los primeros cazas diurnos a propulsión en julio de 1944 y, de vez en cuando, éstos aparecían a simple vista, "mezclándose" tanto con las escoltas de caza como con los "pesados". Operando junto con los Me 262 en mucha menor cantidad se encontraban los Me 163 Komet propulsados con cohetes; la Inteligencia Aliada consideraba que su velocidad máxima era de unos 960 km/h. Eran mucho más rápidos que cualquier caza defensor de la RAF o la USAAF, pero poseía un radio de acción deplorablemente inadecuado. El Komet, al que habitualmente se veía en torno a la zona de Leipzig, suponía una amenaza definitiva para los cazas y bombarderos diurnos en 1945.

En la noche del 15 de noviembre de 1944 el equipo de Elmore y Mapes consiguió nuevamente un avistamiento inicial, la confirmación visual de noche de un Me 163 en vuelo nocturno. El Lt Mapes lo recuerda perfectamente:

"Realizábamos lo que se conocía como una misión de incursión "libre" en torno a Bonn, Alemania. Eran aproximadamente las 23:00 horas antes de que entrásemos en nuestra zona. La zona cubierta de nubes estaba a unos 4.000 pies, y por encima, un bonito cielo claro iluminado por la luna. De repente, capté en mi radar un *bogey* que estaba muy por encima de nosotros y que volaba a una velocidad terrorífica. Justo cuando estaba a punto de pasar por encima de nosotros, Elmore nos colocó con

un violento giro de 180º. No podía localizarlo en el radar, así que miré hacia arriba. La visión era increíble. Parecía tener la forma de una cuña de pastel con una larga estela de llamas saliendo de su extremo trasero".

"Seguí observándole mientras comunicaba dónde se encontraba por el intercomunicador. Parecía que se encontraba en un estrecho círculo directamente por encima de nosotros. Aproximadamente en el momento en el que Elmore consiguió un avistamiento visual, las llamas se redujeron a un resplandor y comenzó a bajar en espiral hacia nosotros. Pude ver ráfagas intermitentes de fuego desde el morro y me di cuenta de que era fuego de ametralladoras o cañones. Lo comuniqué y comenzamos a realizar una violenta acción evasiva. De repente, aquel extraño avión se separó y comenzó una ascensión vertical, con una larga estela de llamas saliendo de su extremo trasero. Después de varias maniobras como ésta, los dos coincidimos en que se trataba del nuevo avión cohete alemán Me 163. Nunca llegamos a colocarnos en posición de disparar contra él debido a sus cerrados virajes y sus rápidas ascensiones. Finalmente, dejó la zona y no volvimos a verlo de nuevo. Aunque nunca realizamos ni un solo disparo contra él, fue una misión memorable".

Éste fue el primer avistamiento nocturno del Komet por parte de un escuadrón de caza nocturna estadounidense.

Durante los últimos meses de la guerra, la Luftwaffe probó de forma desesperada nuevos aparatos y nuevas tácticas, con resultados variados. Uno de los programas con más éxito fue el que desarrolló un Ju 88 adaptado con proyectiles no guiados en un intento de atacar las formaciones de bombarderos con una barrera bien situada; esta combinación se convirtió posteriormente en el arma más mortífera diseñada hasta entonces para contrarrestar a los bombarderos.

De los 43 derribos registrados por el NFS 422, nueve fueron Ju 88; el 425 también fue capaz de conseguir una de estas raras victorias sobre un caza nocturno Ju 88. Otro intruso nocturno que estaba en el aire en cantidades significativas en aquel momento era el Ju 188; el 422 derribó seis durante la Batalla de las Ardenas.

Uno de ellos cayó ante el 1Lt Paul Smith y su R/O, el 1Lt Robert Tierney, en la noche del 26 de diciembre de 1944 durante una patrulla rutinaria entre Meuse y St. Vith-Monschau. Debido a los niveles de actividad que se habían registrado durante las noches anteriores, la tripulación sabía que probablemente tendrían oportunidades de anotar derribos durante aquella salida con su aparato habitual, el P-61 A-5 42-5544 *Lady Gen,* operando desde la pista A78 de Florennes, en Bélgica.

A los cuarenta minutos de patrulla, la GCI localizó un intruso a 7.000 pies. Se acercaron rápidamente y lo sobrepasaron, identificando al *bogey* como un Ju 188 al pasarlo acelerando y perdiendo el elemento sorpresa durante el proceso. El piloto enemigo realizó rápidamente una violenta acción evasiva, lanzándose en picado, balanceándose y alterando constantemente su altitud. Sin embargo, Smith pudo permanecer cerca de su presa y el derribo del Ju 188 sólo fue una cuestión de tiempo.

Tras reducir lentamente la distancia hasta unos 500 pies, Smith probó suerte con un disparo con una deflección de 60º cuando el blanco realizó un violento viraje hacia la izquierda. Su puntería fue buena y

los proyectiles de cañón destrozaron los cristales de la cúpula y destruyeron la cabina del bombardero. El avión se estremeció y, a continuación, se enderezó. Smith lo alcanzó de nuevo, esta vez con un disparo con una deflección de 30º que impactó en la raíz del ala derecha, iniciando un fuego. El Ju 188 comenzó una suave ascensión durante unos pocos segundos y luego cayó sobre el ala dañada. La altitud del combate se había reducido rápidamente según había ido avanzando, y el bombardero chocó contra el suelo rápidamente y explotó; la tripulación victoriosa indicó en su informe de la misión que el Ju 188 estaba equipado con portabombas que iban vacíos.

Tras haber probado el éxito, la tripulación del *Lady Gen* fue en busca de más blancos. Pronto fueron colocados en posición gracias a los vectores frente a un contacto no identificado que volaba a 9.000 pies. Al llegar demasiado deprisa, una vez más sobrepasaron el contacto, que resultó ser otro Ju 188. Al girar rápidamente de vuelta hacia el blanco, el P-61 se acercó por detrás del bombardero hasta una distancia de separación de sólo 500 pies. Smith abrió fuego con una ráfaga con una deflección suave que se desvió y el piloto alemán se apartó inmediatamente hacia la derecha, antes de comenzar una maniobra en “S partida” hacia la izquierda.

Durante los siguientes minutos el combate aéreo se realizó entre los 9.000 y los 500 pies, perdiéndose y recuperándose el contacto visual en tres ocasiones. Finalmente, Smith se colocó en un suave picado, lo cual le permitió lanzar una ráfaga corta que alcanzó su blanco. Los primeros proyectiles acribillaron el fuselaje, incendiando el bombardero, mientras que una segunda ráfaga más larga, disparada desde sólo 300 pies justo por detrás, provocó la explosión del motor derecho del Ju 188, separando el ala derecha del grupo propulsor. Entonces el avión enemigo chocó contra el suelo y explotó tras una espiral incontrolable. Dos derribos en cuestión de dos horas fueron no sólo el mejor resultado de Smith y Tierney, sino que también les sirvió para conseguir su cuarto y quinto derribos, y la codiciada “condición de ases.”

El NFS 425 finalizó la guerra con diez derribos confirmados contra aviones pilotados, además de cuatro V1 derribadas sobre el Canal de la Mancha. El mejor cazador de las *Buzz Bomb* fue el Lt Garth Peterson con dos, seguido del Lt Francis Sartanowicz y el Lt James Thompson con una cada uno. El 422 también disfrutó del éxito contra las V1 al acumular cinco, repartidas entre cinco tripulaciones.

El NFS 422 también fue la unidad de caza nocturna estadounidense con mejores resultados de este periodo, al derribar 43 aviones pilotados; ningún otro escuadrón de P-61 se acercaría a este registro final. Los registros totales de los dos escuadrones en el teatro de operaciones europeo habrían sido mucho mejores si hubiera habido disponibles muchas piezas de repuesto ya que, ciertamente, los blancos estaban allí fuera para ser alcanzados. Por supuesto, los mismos condicionantes se aplicaban a los escuadrones de caza diurna retenidos en tierra por el mal tiempo invernal a finales de 1944 y comienzos de 1945.

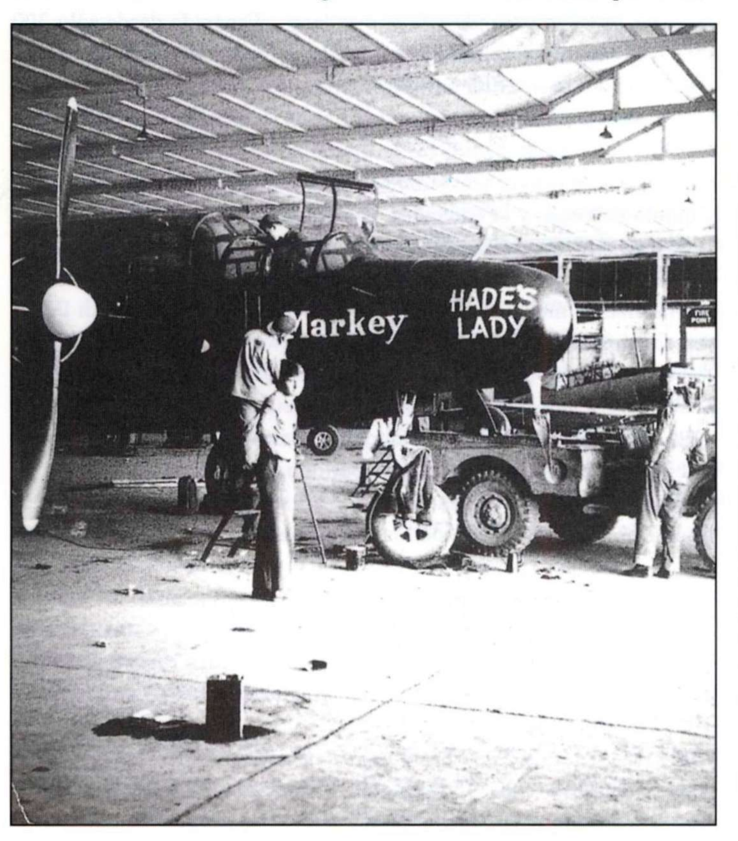
El 425 se desactivó el 25 de agosto de 1945, aunque fue posteriormente redesignado como el Escuadrón 317 para operaciones “todo tiempo”. El 422 se desactivó de forma definitiva el 30 de septiembre de 1945.

EL TEATRO DE OPERACIONES DEL MEDITERRÁNEO

El P-61 no llegó a desempeñar un papel importante en los furiosos combates que se desarrollaron en el norte de África y en gran parte de Italia, ya que ambas campañas comenzaron mucho antes de que el nuevo caza de Northrop estuviera disponible para el servicio operativo.

Al faltarle un caza nocturno estadounidense de calidad, la USAAF se fijó en los Mosquito y los Beaufighter de fabricación británica para cumplir esta función; ambos modelos ya habían sido probados en el teatro de operaciones con las unidades de la RAF. Su contribución resultante a la victoria en el Mediterráneo fue destacada ya que estos aparatos fueron utilizados por unidades que habían recibido niveles intensivos de instrucción, lo cual les permitió posteriormente pasar con éxito al P-61.

El elemento de caza nocturna más antiguo de la Fuerza Aérea del Ejército era el NFS 6, enviado a la zona del Pacífico tras su activación el 18 de enero de 1943. Los siguientes cuatro escuadrones que se for-



Durante los últimos días de la guerra los escuadrones aliados ocuparon muchas bases de la Luftwaffe que no habían quedado completamente destruidas. En este caso, un hangar, admirablemente intacto, bien en Kassel o en Braunschardt, ofrece cobertura al personal de tierra del NFS 417 mientras trabajan en el P-61B-6 42-39533 *Markey/Hade's Lady* en junio de 1945.



El NFS 415 recibió sus primeros P-61 a finales de marzo de 1945 y a las seis semanas la guerra finalizó. Los miembros del escuadrón, Flt Off Norbert Konwinski (en tierra) y Lt P. L. Benoit, posan junto a su Black Widow en Francfort, sólo unos días después de la rendición alemana.

maron (activados entre el 26 de enero y el 17 de febrero de 1943) fueron todos destinados al Mediterráneo; la 12ª Fuerza Aérea asumió la asignación de los NFS 414, 415, 416 y 417.

Aunque al Black Widow todavía le quedaba más de un año para alcanzar su condición operativa, la necesidad de cazas nocturnos era inmediata. La USAAF se enfrentaba a un dilema dado que no disponía de suficientes P-70 para equipar las unidades del frente, pero al menos podía comenzar el proceso de instrucción de las tripulaciones de caza nocturna. Mientras tanto tendrían que utilizar los equipos británicos hasta que los P-61 estuvieran disponibles.



El piloto del NFS 415 Lt Alvin Moore posa con su avión (P-61B-15 42-39606 *Li'l Abner*) en St Dizier, en Francia, a finales de marzo de 1945. Su R/O era el Lt Juan D. Lujan.

El NFS 414 sería la única de las cuatro unidades que tendría una cierta influencia en la guerra con el caza de Northrop. Tras haber conseguido ocho derribos nocturnos con los Beaufighter, este escuadrón tuvo la suerte suficiente como para convertirse en la primera unidad del teatro de operaciones del Mediterráneo (TOM) en recibir los P-61, equipándose con este avión a partir del 20 de diciembre de 1944 en adelante. El momento de su llegada era crítico, ya que la Batalla de las Ardenas acababa de comenzar y las dos unidades de caza nocturna de la Novena Fuerza Aérea tenían problemas para mantener sus aviones en condiciones de servicio debido a la escasez de piezas de repuesto.

El Capt Joe Jenkins pilotó el P-61B-6 42-39531 *First Nighter* con el NFS 414. Jenkins, un piloto con mucho tiempo de combate con los Beaufighter antes de ser seleccionado para el P-61, formaba parte del destacamento que llegó a Bélgica con el NFS 422. Esta fotografía se tomó en la base del 414 en Pontedera, en Italia.

La combinación de ambos factores hizo que el 414 enviase un destacamento de P-61 desde su base de Pontedera, en Italia, hacia Florennes, en Bélgica, para trabajar con el NFS 422. Éste fue un tremendo golpe de buena suerte para el 414 ya que los informes de la 12ª Fuerza Aérea muestran que a sus unidades se les reconocieron cinco derribos utilizando los P-61, todos ellos reclamados por el destacamento del NFS 414 en Bélgica.

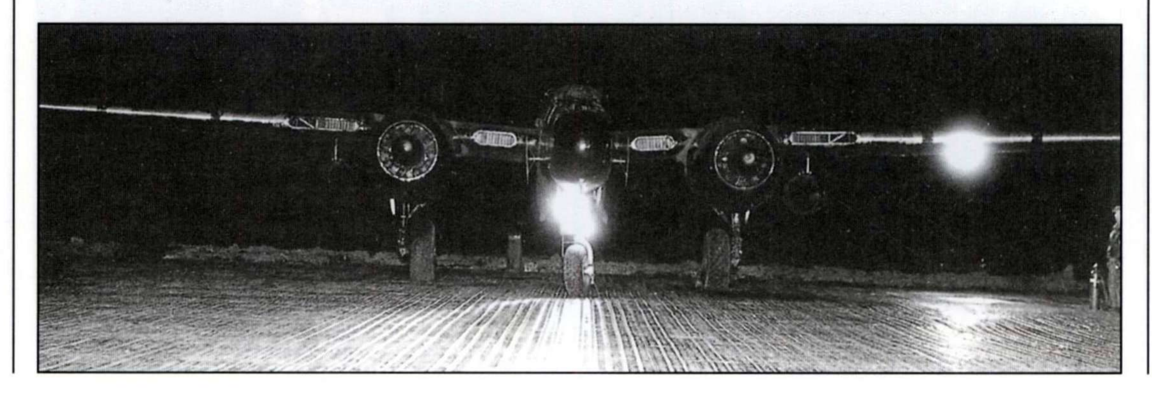
El Capt Al Jones fue uno de los pilotos enviados a Bélgica, y en la siguiente cita resume sus primeras impresiones sobre el nuevo caza:

"Yo percibí que el nuevo Black Widow era un avión extremadamente honesto. Era muy estable y hacía que el vuelo con instrumentos fuera muy sencillo".

"Sus cualidades de manejo a poca velocidad eran excelentes debido a los spoilers que se utilizaban para el control lateral, y también era bastante bueno en el régimen a alta velocidad. Este amplio espectro de funcionamiento era muy deseable para las misiones contra los intrusos nocturnos ya que los modelos de aviones que interceptábamos iban desde velocidades tan bajas como 110 nudos hasta los 350 nudos".

"El letal armamento de cuatro cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras de 12,7 permitía una intensa concentración de la potencia de fuegos cuando se atacaban trenes, camiones u otros blancos terrestres. En general, era muy eficaz en el trabajo para el que había sido diseñado".

Con la tripulación a bordo y preparado para comenzar a rodar para el despegue en una misión nocturna, este aparato del NFS 414 operaba desde una base en Italia a comienzos de la primavera de 1945 cuando se tomó esta fotografía oficial de la USAAF.





Esta instantánea de una línea de aviones se tomó el 3 de marzo de 1945 después de la entrega de los primeros P-61 enviados al NFS 417 a la base de la unidad en Lavallon, en Francia. El acabado original del avión todo en negro se echó a perder durante el montaje posterior al envío debido a la retirada de la tapa de protección de las juntas de los elementos, que dejaba a la vista el desnudo metal por el que había desaparecido la pintura.

El NFS 415 no recibió su primer Black Widow en la base de St. Dizier hasta el 20 de marzo de 1945, momento en el cual la guerra estaba reduciéndose y había muy pocas oportunidades para interceptar algún avión enemigo por la noche; por entonces, los alemanes carecían de combustible de forma dramática.

Menos de un mes después de recibir los nuevos aviones, el 415 se trasladó a Alemania (Gross-Gerau) el 18 de abril; esta base sirvió como alojamiento del escuadrón hasta el final de la guerra. Los informes de la Fuerza Aérea muestran que a esta unidad se le reconocieron 11 derribos mientras utilizó los Beaufighter, pero no consiguió registrar ni una sola victoria con el P-61.

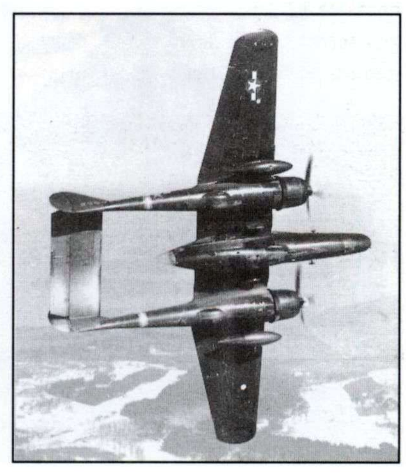
El NFS 416 fue activado el 20 de febrero de 1943 y su periodo de instrucción incluyó una fase en Orlando, que por entonces era el centro de todas las actividades de caza nocturna de EE UU. Realizaron la instrucción con el P-70, pero cuando llegó el momento de trasladarse a Europa, fueron agregados a la RAF dentro del VIII Mando de Caza. En agosto de 1943 pasaron a depender de la 12ª Fuerza Aérea y se trasladaron al TOM. Las tripulaciones se actualizaron rápidamente con el Beaufighter, utilizando el caza de Bristol para reclamar cuatro derribos antes de realizar la transición al Mosquito; sólo derribaron un avión enemigo más con este último caza. En el momento en el que apareció el primer P-61 la guerra había terminado y al escuadrón le quedó la utilización del caza de Northrop sólo para misiones relacionadas con la ocupación.

El último escuadrón de caza nocturna de P-61 que operó bajo el control de la 12ª Fuerza Aérea en el TOM fue el NFS 417, que se activó el mismo día que el 416. Al igual que esta última unidad, también utilizó los Beaufighter durante una existencia bastante nómada en la que este escuadrón voló desde bases en Argelia, Córcega y Francia. El escuadrón consiguió un periodo de buena suerte en enero de 1945, como resultado de la Batalla de las Ardenas, cuando fue destinado a Florennes, en Bélgica, para trabajar con el NFS 422.

Este despliegue incrementó su total final de derribos hasta nueve, todos ellos conseguidos con los Beaufighter, ya que recibieron igualmente los P-61 justo antes del final de la guerra. El 417 tenía su base en Giebelstadt, en Alemania, en el momento en que finalmente llegaron sus muy esperados P-61, tras lo cual llegó poco después el día de la victoria en Europa.

Los Black Widow que recibió este escuadrón estaban lejos de ser aviones nuevos, dado que se les habían instalado antes de su llegada las torretas superiores y las ametralladoras de 12,7 mm en la posición de tiro avanzada. Esto implicaba que sólo volarían los pilotos y los R/O, dejando a los ametralladores otra vez en tierra.

Esta evocadora instantánea aérea se tomó sobre las montañas nevadas alemanas poco después de que el NFS 417 recibiera sus Black Widow. El escuadrón utilizó bandas de colores en los largueros de cola para la identificación.



EL TEATRO DE OPERACIONES DEL PACÍFICO

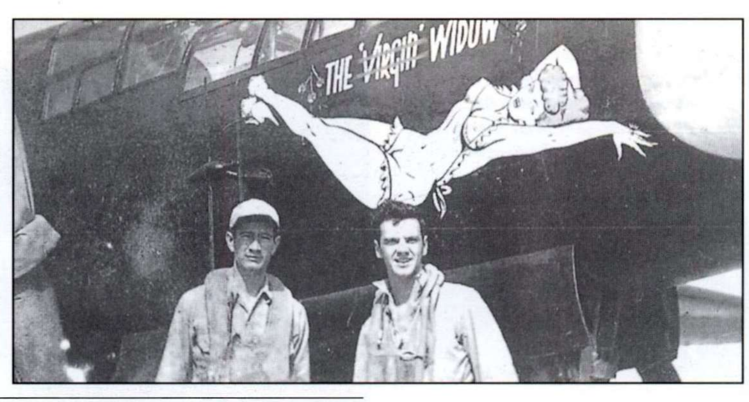
Cuando los aliados estuvieron preparados para lanzar la invasión del Día-D, la zona que las diversas fuerzas aéreas propias tenían que dejar limpia de actividad enemiga era muy reducida. Sólo se asignaron dos NFS para asumir los quehaceres nocturnos; esta modesta fuerza demostró ser suficiente hasta la Batalla de las Ardenas. Con toda seguridad, si hubiera habido por entonces P-61 suficientes disponibles, al menos otras dos unidades más podrían haber estado ocupadas como resultado de la mayor actividad aérea del enemigo en los últimos meses de la guerra. Sin embargo, esto no fue así, por lo que se las tuvieron que arreglar con lo que tenían.

La vasta amplitud del campo de batalla del Pacífico impuso una aproximación diferente ya que dos escuadrones de P-61 habrían conseguido muy pocos resultados. Por lo tanto, al final de la guerra en agosto de 1945 hasta ocho escuadrones de Black Widow se encontraban operando en el teatro de operaciones del Pacífico. Para aumentar aún más su ámbito operativo, algunos de estos escuadrones controlaban destacamentos que estaban dispersados por todas las zonas de combate avanzadas, siendo su principal responsabilidad la de proteger los recursos más valiosos, como las bases aéreas y los aviones, frente a los bombarderos incursores nocturnos japoneses.

El P-61A-1 44-5527 *Moonhappy* del NFS 6 fue uno de los muchos coloristas Black Widow que prestaron sus servicios en el Pacífico, siendo tripulado por el R/O Lt Raymond Mooney (a la izquierda) y el piloto Lt Dale Hap Haberman; el tercer miembro de este equipo era el ametrallador Pvt Pat Farelly. El nombre del avión se derivaba de los nombres de Mooney y Haberman; esta combinación avión/tripulación finalizó la guerra con cuatro derribos.



La tarea de cubrir los cielos nocturnos sobre una zona muchas veces más grande que la del teatro de operaciones europeo se dividió entre tres fuerzas aéreas, controlando la Quinta y la Séptima Fuerzas Aéreas tres escuadrones de caza nocturna cada una y la 13ª, dos. La distribución era la siguiente:



El R/O Lt Charles Ward y el piloto Lt Robert L. Ferguson de pie junto a su famoso P-61A-5 42-5554 *TheVirgin Widow,* antes de realizar una misión nocturna durante la defensa de Saipan, a finales de 1944. Este Black Widow del NFS 6 fue fotografiado por prácticamente todos los miembros del escuadrón.

Quinta Fuerza Aérea	Séptima Fuerza Aérea	13ª Fuerza Aérea
NFS 418	NFS 6	NFS 419
NFS 421	NFS 548	NFS 550
NFS 547	NFS 549	

Estos escuadrones recibieron sus dotaciones completas de Black Widow a lo largo de un periodo de siete meses.

Tras los desembarcos estadounidenses con éxito en Guadalcanal en agosto de 1942, quedó totalmente evidenciado que la nueva fuerza invasora necesitaba los servicios de los cazas nocturnos, ya que los japoneses lanzaron sus ataques nocturnos más brutales de toda la campaña del Pacífico. Finalmente, los primeros cazas nocturnos de la USAAF llegaron a la zona en febrero de 1943 cuando apareció un destacamento del NFS 6 (*Destacamento B*) con sus P-70 "provisionales" (bombarderos A-20 que habían sido apresuradamente reconvertidos en cazas nocturnos). Sin embargo, las limitaciones de este "nuevo caza" eran numerosas y los bombarderos Mitsubishi japoneses de vuelo a gran altura G4M *Betty* simplemente operaban en techos prácticos muy superiores al radio de acción en altitud de los P-70, lo cual los convertía en prácticamente inútiles.



Durante comienzos del verano de 1945, Iwo Jima se transformó de una tranquila isla del Pacífico en una bien desarrollada superbase. En la copia original de esta toma aérea son visibles los P-61 alineados a lo largo de la pista, que aparece en la parte superior central de la fotografía. Estos P-61 pertenecían al NFS 549 y aparcado por debajo de ellos a la derecha se encuentra un gran grupo de P-51 Mustang con gran radio de acción. En el extremo inferior derecho de esta instantánea se puede ver el monte Suribachi.

El piloto del NFS 549 Lt Bill Charlesworth (a la derecha) posa con el resto de su tripulación en su base de Iwo Jima, en mayo de 1945. El P-61B *Hop'N Ditty* era el avión asignado a Charlesworth; el escuadrón había recibido sus primeros Black Widow en octubre de 1944.



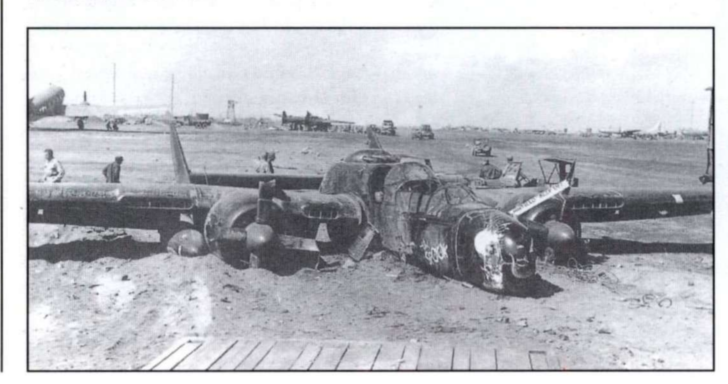
La niebla a ras de tierra de primera hora de la mañana sobre Iwo Jima resultaba ser a menudo más peligrosa para las tripulaciones de los P-61 que el enemigo, al reducir la visibilidad en el campo de aviación a cero. Este P-61 fue uno de los cuatro aviones del NFS 548 que sufrieron estas condiciones climatológicas una mañana mientras regresaban de su patrulla nocturna. Aunque el primer caza nocturno (el P-61A-11 42-5610 *Midnight Madness*, pilotado por el Capt James Bradford) aterrizó con seguridad (reventó un neumático), el piloto del segundo aparato (el P-61B-1 42-39405 *Victory Modell Anonymous III The Spook* que se ve aquí), Lt Melvin Bode, llegó a ciegas lejos de la pista. Cuando intentó ajustar su aproximación el avión rozó el suelo, rebotó contra la parte superior del P-61 que acababa de aterrizar y se deslizó sobre la panza hasta que finalmente se detuvo, con sus cañones de 20 mm disparando durante todo el proceso; posteriormente el avión fue declarado no recuperable. La tercera tripulación aérea se lanzó en paracaídas cerca de la costa y la cuarta tuvo combustible suficiente para permanecer en el aire hasta que levantó la niebla.

La situación era tan crítica que el NFS 6 también hizo un uso limitado de los P-38 y los P-40 durante sus primeros días en el teatro de operaciones.

La necesidad de un caza nocturno eficaz aumentó según las fuerzas aliadas fueron asumiendo los combates contra los japoneses en un frente cada vez más amplio a lo largo y ancho de los países de la costa del Pacífico. Su demanda llegó a ser tan grande que el NFS 6 se vio obligado a enviar otro destacamento (*Destacamento A*) para utilizar los P-70 en Nueva Guinea, donde facilitaron un cierto grado de protección nocturna. En aquel momento, todavía faltaba casi un año para la llegada de los P-61; las primeras unidades que llegaron al Pacífico fueron asignadas al NFS 6 el 1 de mayo de 1944.

Todos los escuadrones de caza nocturna originales de la USAAF estuvieron equipados con los P-70 durante sus primeros periodos de servicio en combate; unidades como el NFS 6, el 418, el 419 y el 421 también utilizaron cualquier modelo que pudiera caer en sus manos para ayudar a reforzar sus fuerzas. Entre los aviones que entraron en esta última categoría se encontraban los P-38, los P-40 e incluso los B-25; todos ellos fueron utilizados para ganar tiempo para las vulnerables bases aliadas bajo la amenaza de ataques enemigos, mediante la creación de una barrera que ralentizaba a los intrusos japoneses.

De estos variados modelos, el B-25H era con seguridad el menos capacitado para la caza nocturna, aunque esto parece que no disuadió a su principal usuario para esta función: el NFS 418. Esta unidad era la única unidad de caza nocturna presente en el recién construido campo de aviación de la Isla de Wake, que esencialmente se había convertido en una enorme base de la USAAF. Albergaba al Grupo de Bombardeo 90 con sus B-24 Liberator y al Grupo de Caza 348 (FG), equipado con los Thunderbolt P-47; ambos constituían recursos muy valiosos considerados vulnerables ante los ataques nocturnos japoneses. Como respuesta, el 418 mantenía en el aire a sus bombarderos reconvertidos durante toda la noche.



Cuando finalmente el 18 de agosto de 1943 se relevó a esta unidad en sus funciones, las tripulaciones pilotaron sus Mitchell de vuelta a Hollandia para comenzar un largo y tedioso periodo de instrucción dirigido a la transición al P-61.

Todos los Black Widow que iban destinados al Pacífico tenían que pasar por el depósito de Hawai; el primer grupo de cazas de Northrop que se iba a enviar estaba compuesto de modelos A de la primera época adaptados con las torretas superiores. Las primeras unidades que recibieron estos aviones fueron el NFS 6 y el 419; estos dos escuadrones fueron seleccionados de forma especial debido a su experiencia en el frente. Sólo dos días separaron la llegada del primer P-61 a cada unidad, el 6 recibió su primer avión el 1 de mayo de 1944, seguido por el 419 el día 3.



El mecánico de vuelo Sgt Reed Stockwell, del NFS 548, descansa después de haber dejado preparado el P-61 *Bat Outa Hell* del Capt Bill Dames para otra misión desde Ie Shima en 1945. Este Black Widow era el segundo Bat que prestaba sus servicios con esta unidad, el primero se había perdido unos meses antes.

A los dos escuadrones les llevó un tiempo hasta que cogieron práctica con el nuevo caza, y ambas unidades se instruyeron con precaución en numerosas misiones de práctica. Después de varias semanas de instrucción se declararon operativas las tripulaciones de los P-61 y el NFS 6 consiguió su primera victoria con el caza de Northrop el 20 de junio, seguido algún tiempo más tarde por el 419 el 5 de agosto.

Con las primeras unidades en el aire y actuando, las cosas se aceleraron en lo que respecta a la introducción del P-61 en un servicio más amplio en el frente. La transición más rápida a este caza la realizó el NFS 421, que recibió su primer Widow el 1 de junio y consiguió su primer derribo el 7 de julio.

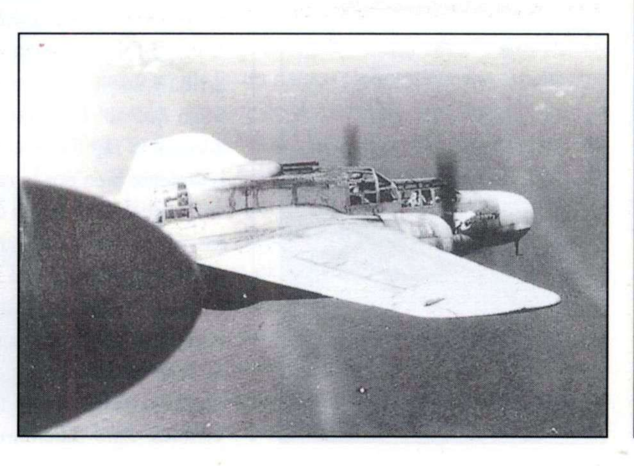
El 2Lt Carl H. Bjorum era uno de los pilotos del NFS 421 y, a continuación, recuerda una de sus primeras misiones con el P-61 (su R/O era el 2Lt Robert C. Williams, mientras que su ametrallador asignado era el S/Sgt Henry E. Bobo):

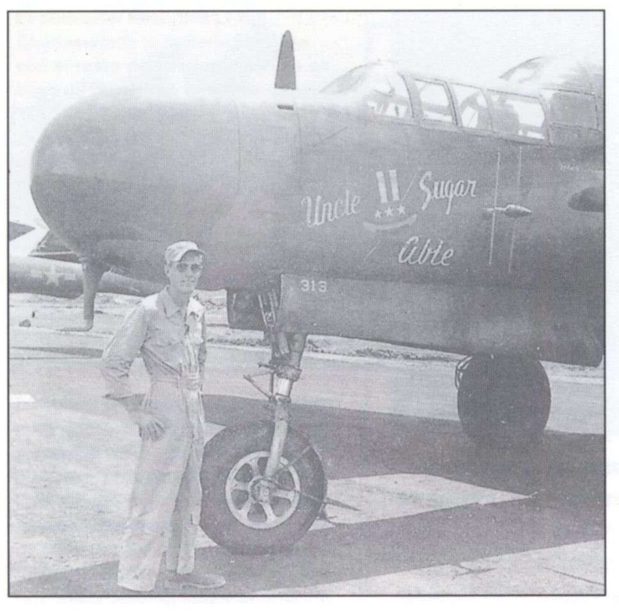
"La primera vez que disparé con toda la confianza del mundo las ametralladoras de un Black Widow fue contra un bombardero japonés por la noche. Mi tiempo total con el avión era de 44 horas y 20 minutos. Éste era un buen indicador de la facilidad de transición y de la naturaleza sencilla del avión".

El avión (el *Asphalt 16*) que operaba en el sector siguiente al de Bjorum era pilotado por la tripulación del 421, compuesta por el Capt Owen Wolfe (piloto) y el R/O 1Lt Byron Allain. Acabarían su periodo de servicio con la unidad como su equipo con mejores resultados, con cuatro derribos confirmados; pilotaron un P-61 denominado *Dame de la Nuit*.

Algunos derribos de los Black Widow se consiguieron sin disparar realmente ni un solo proyectil; las tripulaciones de los P-61 perseguían a los aviones enemigos a unas cotas tan bajas por encima del agua que se estrellaban en el Pacífico. Sin embargo, quizá el derribo más singular de un P-61 de todos los logrados fue para la tripulación del NFS 421, formada por el Lt David Corts y su R/O Lt Alexander Berg, cuando diez aviones japoneses atacaron su base en la Isla de Owi por la noche.

La tripulación aérea del *Moonhappy* se prepara para subir a bordo de su iluminado P-61 al comienzo de otra patrulla nocturna más, cerca de la costa de Saipan. El R/O se colocaba en el extremo trasero de la góndola de la tripulación, separándose del ametrallador y del piloto.





El Sgt Don Clancy prestó sus servicios como ametrallador a bordo del *Uncle Sugar Able* del NFS 419 en la Isla de Noemfoor en 1944/1945; aquí aparece a finales de julio de 1945. El Destacamento A de esta unidad utilizó los P-61 desde esta base entre el 25 de julio y el 27 de noviembre de 1944; el 419 recibió sus primeros Black Widow el 3 de mayo de 1944.

Como era habitual, el campo de aviación de la USAAF tenía una protección de cuatro zonas operativas regulares en torno a la isla y cuando la GCI localizó a los incursores en la aproximación se alertó inmediatamente a la tripulación más próxima (Lts Corts y Berg, pilotando el *Skippy*). Fueron colocados en posición mediante los vectores detrás de uno de los bombarderos japoneses, y cuando Corts se aproximaba lo suficiente como para disparar, Berg le gritó que su cabina posterior se había iluminado con los proyectiles trazadores que les lanzaban. Inmediatamente, el piloto se separó para salir de la línea de tiro, pero el bombardero japonés que se acercaba por detrás del P-61 siguió disparando, alcanzado por consiguiente al bombardero que Corts había estado persiguiendo sólo unos segundos antes. Ardió en llamas y se estrelló en el océano. Fue un derribo único y a Corts se le acreditó en su totalidad sin disparar un solo proyectil.

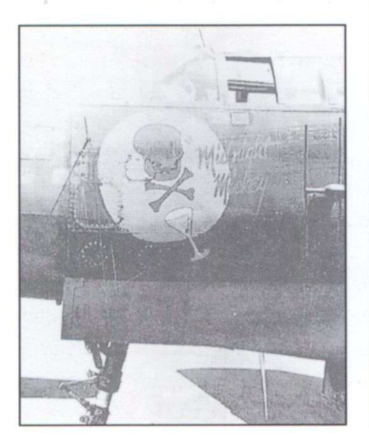
Las tripulaciones de los bombarderos *Betty* supervivientes difundieron que había una nueva arma que acechaba en los oscuros cielos de la Isla de Owi. Se habían ido los P-70 y los P-38 de vuelo nocturno, ya que se había sustituido a estos dos improvisados modelos por un aparato fabricado específicamente que podía competir con cualquier aparato que tuvieran los japoneses, tanto en velocidad como en rendimiento a altitud. Para empeorar aún más las cosas para los japoneses, este nuevo avión "podía ver en la oscuridad".

El NFS 6 en particular aprovechó rápidamente y al máximo los P-61 en todo su potencial y al final de la guerra sus tripulaciones habían conseguido 16 derribos confirmados, colocando a su unidad en el segundo puesto de entre todos los escuadrones de caza nocturna estadounidenses. El mejor equipo del 6, compuesto por el piloto 1Lt Dale Haberman y el R/O 2Lt Raymond P. Mooney, finalizaron con cuatro victorias confirmadas con el P-61A-1 44-5527 *Moonhappy,* decorado con mucho colorido.

A pesar de todo este éxito final, el P-61 estuvo plagado al principio y por su parte de "problemas" mecánicos y técnicos, como recuerda el Capt Ernest R. Thomas, piloto del P-61A *Sleepy Time Gal* del NFS 6:

"Operábamos desde Saipan en aquel momento. Una noche estábamos arriba y nuestra GCI nos colocó en posición con los vectores hacia un intruso que se encontraba al sur de nuestra base. Una cosa que habíamos aprendido rápidamente era que nuestro colimador de tiro no funcionaba realmente bien por la noche. Esto quedó patente en esta misión en la que conseguimos nuestros dos primeros derribos. Cuando concentré mi colimador de tiro en el avión enemigo, toda la retícula del círculo ocultaba al blanco. Disparé una ráfaga y, al no pasar nada, bajé el colimador para encontrar el blanco. Volví a colocar el colimador sobre el blanco y pude derribarle con la segunda ráfaga. En cuanto pudimos borramos la pintura de la mitad superior de nuestros colimadores de tiro para poder ver los blancos, manteniendo todavía el punto y la mitad inferior de la retícula visibles. Esto funcionó de forma satisfactoria y fue el tipo de mira que

El P-61A-1 42-5524 *Midnight Mickey* se encontraba en el grupo de aviones de la primera fase de fabricación entregado al NFS 6 con el diseño en color pardo aceituna. El equipo compuesto por el piloto 2Lt Myrle McCumber, el R/O Flt Off Daniel Hinz y el ametrallador Pvt Peter Dutkanicz derribó con este avión dos bombarderos *Betty.*





Algunos de los dibujos más elaborados en los morros que salieron del teatro de operaciones del Pacífico se produjeron en Kipapa Gulch y en Saipan, el avión P-61A-1 44-5526 *Nightie Mission* del NFS 6 fue uno de los primeros ejemplos.

utilizamos cuando fuimos a Iwo Jima para trabajar con el nuevo NFS 548".

El Capt Thomas consiguió su segundo tanto con el *Sleepy Time Gal* mientras estuvo con el NFS 548 :

"Establecimos un contacto de interceptación aérea con aquel *bogey* a una distancia de 11 kilómetros. Dado que los informes de altitud del radar terrestre no siempre eran fiables, yo había desarrollado una técnica para facilitar a mi R/O la búsqueda del contacto inicial elevando y bajando el morro del avión. Esto facilitaba una zona de búsqueda más amplia hasta que se establecía el contacto inicial".

"Comenzamos a aproximarnos mientras el *bogey* mantenía el rumbo, ascendiendo lentamente y dirigiéndose hacia el sur de Iwo Jima. Evidentemente no localizaba la isla y volaba demasiado lento como para que obtuviéramos una confirmación visual antes de sobrepasarlo. Mi ametrallador, Cpl Jessie Tew, pudo conseguir una identificación positiva con sus prismáticos, resultando ser un *Betty*. Seguimos realizando pasadas de aproximación, sobrepasándolo, para luego hacer otro viraje de 360º hasta alcanzar nuestro contacto y acercarnos una y otra vez".

"Esto continuó durante unos 45 minutos y durante todo ese tiempo el *bogey* siguió ascendiendo y dirigiéndose hacia el sur. Estábamos en el límite de nuestro radio de acción, pero recibimos permiso para perseguirle un poco más. No pasó mucho tiempo antes de que el piloto japonés se colocara en una trayectoria horizontal, así que nosotros subimos rápidamente detrás de él. A 600 pies realicé un contacto visual sobre él, mirándole de reojo. Mi R/O me indicó las distancias (600-400-200 pies). De repente, comenzó a realizar un viraje hacia la izquierda. No sabía si me había visto o si el piloto se había dado cuenta de que se había pasado Iwo. Me situé a la derecha, y luego nuevamente detrás de él, colocando la mira en su motor derecho y disparando una ráfaga rápida con todas las armas mientras pasaba directamente por debajo del avión, casi arrollándole al avanzar. Aquella ráfaga resultó ser suficiente ya que su motor se incendió".

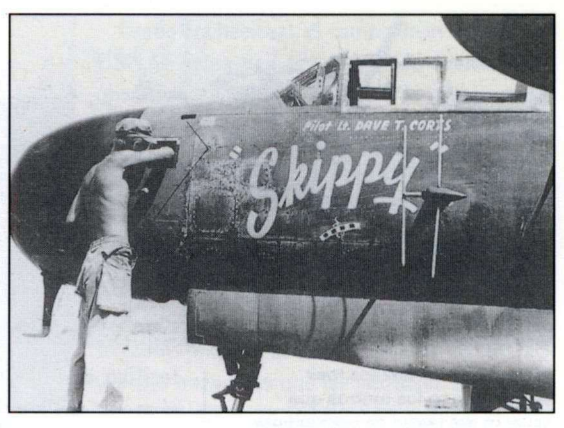
El Escuadrón de Servicios 38 estuvo ocupado en Guadalcanal preparando los nuevos aviones que habían llegado embalados desde EE UU en barco. Esta unidad montó los P-61 para su utilización por parte de todos los escuadrones del teatro de operaciones; los aviones que se ven en esta fotografía iban destinados al NFS 419 , que operaba en el Canal en aquel momento. (USAF)



"Sería un derribo espectacular en unos pocos segundos. La brillante luz provocada por el fuego me obligó a fijarme de nuevo en los instrumentos para orientarme. Apenas había mirado el panel de los instrumentos cuando el cielo entero se iluminó debido a la tremenda explosión que me dejó asombrado, pensando si no había sido mi propio aparato. Mi R/O me dijo que el bombardero enemigo había explotado en tres partes. Presumiblemente, esto se debió al combustible que explotó y a la carga de bombas que todavía tenía a bordo. Cuando los trozos cayeron en la capa de nubes por debajo se produjo otra gran explosión. No había duda de que habíamos conseguido el derribo".

Mientras los pilotos de los Black Widow continuaban realizando ajustes menores en sus equipos, sus adversa-

rios japoneses comenzaron a darse cuenta de lo eficaz que era el caza de Northrop. De hecho, aquellas tripulaciones de los bombarderos con la suficiente suerte como para haber sobrevivido a un enfrentamiento con los P-61 con sus aviones todavía intactos informaron sin duda a sus compañeros, una vez que volvieron a sus bases, sobre lo devastadoramente preciso que era el nuevo caza nocturno estadounidense.



El mecánico de vuelo del P-61A-1 42-5502 *Skippy* del 421 realiza algunos ajustes de última hora en su aparato antes de que éste realice otra misión desde la pista de Tacloban, en Leyte. Esta unidad finalizó la guerra con 13 aviones enemigos derribados. (USAF)

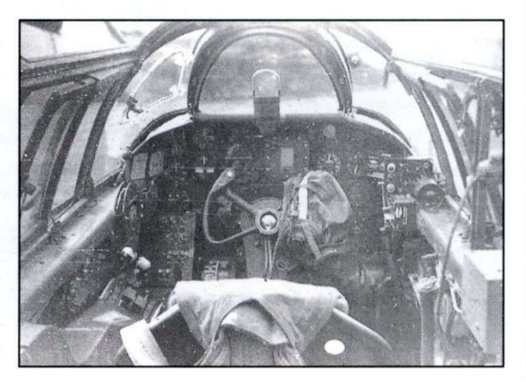
Los P-61 pilotados por el NFS 6 eran modelos A adaptados con ambos conjuntos de armas que se cargaban, en primer lugar, con proyectiles trazadores para ayudar a mejorar la precisión del tiro. Sin embargo, pronto se desechó esta disposición cuando se descubrió que con frecuencia los trazadores alertaban a los previamente inadvertidos pilotos enemigos de la presencia de un caza nocturno. El cuarteto de cañones de 20 mm se cargaba con una combinación letal de proyectiles altamente explosivos, incendiarios y perforantes, que podía infligir rápidamente daños mortales en los aviones enemigos con sólo unos cuantos impactos.

Como se ha mencionado anteriormente, el NFS 418 renunció a sus singulares "cazas nocturnos" B-25H a cambio de los P-61 a comienzos de septiembre de 1944; su jefe en aquel momento, Maj Carroll C. *Snuffy* Smith, era bien conocido por su capacidad técnica en el arte del combate nocturno. Finalizaría la guerra como el mejor as nocturno estadounidense de la II Guerra Mundial, tras derribar cinco aviones con un P-61 y dos mientras pilotaba los "provisionales" P-38, equipados con reflectores.

Cuatro de sus derribos con los Black Widow los consiguió en la misma noche, la mitad durante las últimas horas del 29 de diciembre de 1944 y la otra mitad durante las primeras horas de la mañana del día 30. En la siguiente cita, Smith recuerda aquella larga noche cuando él y su R/O, Lt Philip Porter, inscribieron sus nombres en el libro de récords pilotando su famoso P-61, *Time's-A-Wastin*:

"Era una noche sin luna, con nubes sueltas a unos 5.000 pies. Nuestra misión consistía en proporcionar la protección para un convoy de buques que navegaba hacia la Bahía de Manila. El primer intento de penetrar nuestra barrera lo realizó un bombardero japonés bimotor conocido como *Irving*. Porter me colocó en posición por medio de los vectores justo sobre él y conseguimos un avistamiento visual por detrás. Mi posición era perfecta, así que solté un par de ráfagas cortas y el bombardero cayó como una roca, completamente envuelto en llamas. Esto proporcionó un gran espectáculo a las tropas de los buques que había por debajo de nosotros".

Muy alejada ya de las instantáneas del interior de los P-61 en la fábrica que aparecen en el capítulo uno esta toma muestra la muy utilizada cabina del P-61A-10 42-5598 *Sleepy Time Gal II* del NFS 6. Esta fotografía la tomó el piloto del avión, Lt Ernest Thomas, y también revela detalles como su paracaídas y su gorro de cuero, colgados respectivamente en el asiento y en la horquilla del control.



"Me imaginé que estábamos en el lugar oportuno en el momento oportuno, porque poco después de aquel primer derribo, establecimos contacto con otro intruso que entraba en nuestra zona. No realizó ninguna acción evasiva y lo fijamos rápidamente, igual que al primer derribo. Una o dos ráfagas rápidas lo hicieron caer ardiendo. ¡Vaya noche! El resto de nuestra patrulla discurrió sin incidentes y



El P-61B-2 42-39408 *Lady in the Dark* ha conseguido mucha popularidad con el paso de los años gracias al imponente dibujo en su morro; este aparato del NFS 548 se utilizó desde las bases de Iwo Jima y de Saipan. Existe la posibilidad de que este avión consiguiera el último derribo aéreo de la II Guerra Mundial, aunque esta reclamación nunca se llegó a reconocer oficialmente. (Ed Jones)

nos dirigimos de vuelta a la base para cargar más combustible. Despegaríamos de nuevo para trabajar en la misma zona durante las primeras horas de la mañana del día 30. No cargamos más munición porque ya habíamos derribado dos aviones y las posibilidades de disponer de más oportunidades antes del amanecer eran muy escasas".

"Despegamos de nuevo y llevábamos poco tiempo en nuestro turno cuando localizamos a otro intruso. Porter le situó (en el radar) a cinco kilómetros de distancia. Me indicó que bajara hasta 500 pies y así comenzó una de las persecuciones más terribles que he presenciado..., casi a nivel del mar. La mayor parte del tiempo ibamos con los *flaps* abajo para poder operar a poca velocidad. Comencé a dudar de lo que mi R/O veía en la pantalla. De repente, vi al *bogey;* se trataba de un *Rufe* (un caza hidroavión basado en el A6M Zero) a unos 300 pies de distancia. Rápidamente lo enfilé y disparé una ráfaga corta con mis cañones de 20 mm. El *Rufe* explotó y chocó contra el agua. Mi concentración a aquella altitud tan baja había sido tan intensa que me pareció que el derribo sólo había durado unos pocos segundos".

Aunque Smith se aproximaba por entonces al final de su segunda misión de aquella noche, tras haber conseguido tres derribos, su registro todavía no estaba completo.

"Evidentemente, los japoneses eran muy conscientes del movimiento de un convoy en las proximidades porque había habido mucha actividad en la zona de nuestra patrulla. Cuarenta y cinco minutos después de que el *Rufe* chocara contra el agua, Porter localizó otra señal detectable en la pantalla. Lo teníamos a 10 km y 5.000 pies. En ese momento eran las 07:00 horas y gracias a la luz del sol naciente pude verle desde bastante lejos. Me imaginé que esta vez ya teníamos las manos llenas ya que se trataba de un caza japonés conocido como *Frank* (Nakajima Ki 84); era el primero que veía. Este avión era parecido a nuestro P-47 y no sería un derribo fácil. Teníamos dos cosas en nuestra contra, la ausencia de la oscuridad completa y que yo tampoco estaba seguro de cuánta munición nos quedaba, ya que no habíamos vuelto a cargar durante nuestra parada para repostar".

"Creía que me quedaban unos cuantos proyectiles, pero con la luz de la mañana, no tenía sitio donde esconderme si volvía loco al *Frank*. Permanecí por debajo y me acerqué a 75 pies. Estábamos peligrosamente cerca y todos los detalles del caza se veían claros. Era una posición extraña para un piloto de un P-61. Le solté una ráfaga de 20 mm. Los resultados fueron estremecedores. Aquella fue mi primera oportunidad de ver lo que varios impactos de 20 mm podían causar en un avión. Fue una visión memorable. El *Frank* simplemente se desintegró y sus trozos cayeron al mar mientras yo intentaba desesperadamente evitar los restos".

"Eran las 07:07 horas y nos dirigimos de vuelta a la base. Lo primero que hice cuando aterricé fue comprobar la munición. Para sorpresa mía y de Porter, sólo habíamos utilizado 382 proyectiles para cuatro

aviones enemigos. Nos quedaban 200 proyectiles. Siempre recordaré aquella noche".

Tras la recepción de los P-61 por parte del 418 en septiembre, el 547 y el 548 aceptaron algunos aparatos en octubre y, consiguientemente, entraron en combate en zonas bastante distantes el uno del otro. El 547 sería un elemento fundamental en los combates que se desarrollaron para recuperar las Islas Filipinas, operando desde la Isla de Owi, desde Tacloban, Leyte, Mindora y Lingayen, en Luzón. Para cubrir de forma efectiva una zona tan grande se dispersaron varios destacamentos lejos de sus emplazamientos principales. Al final de la guerra esta unidad había derribado seis aviones enemigos; su primer derribo con el P-61 llegó el 25 de diciembre de 1944.



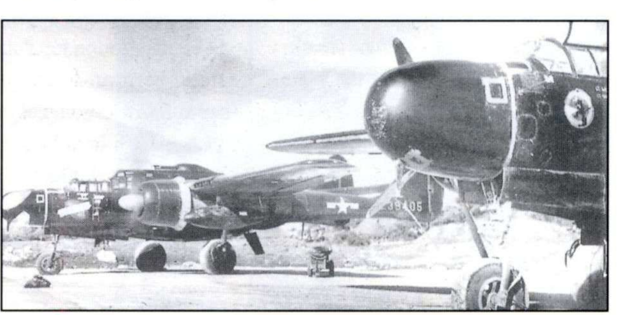
Un miembro radiante del personal de tierra acaricia el formidable dibujo pintado en el *Moonhappy.* Todos los P-61A-1 en color pardo aceituna original enviados en exclusiva al NFS 6 se pintaron con excelentes dibujos en los morros.

El NFS 548 comenzó sus preparativos con el Black Widow al mismo tiempo que el 547; quizá esta colorista unidad fue más conocida por la elaborada decoración de los morros que pintaban en sus nuevos cazas. Entre sus funciones principales se incluían la defensa aérea de Saipan, Iwo Jima e Ie Shima, donde realizaron sus patrullas por la principal ruta de los bombarderos B-29 entre Saipan/Guam y Japón. En esta fase de la guerra, NFS el 547 y el 548 no tuvieron muchas posibilidades de realizar "intercambios" hostiles debido al menor número de campos de aviación japoneses operativos, aunque el último de estos escuadrones todavía fue capaz de reclamar cinco derribos confirmados antes del día de la victoria sobre Japón.

El principal blanco del P-61 en el Pacífico fue el bombardero G4M *Betty* de Mitsubishi, que había podido bombardear las bases estadounidenses en la oscuridad casi con total impunidad antes de la introducción del caza de Northrop. El predecesor de este último, el P-70, solía "quedarse colgado de sus hélices", todavía incapaz de alcanzar a los *Betty,* y aunque los P-38, que se habían montado apresuradamente en campaña equipados con reflectores, tuvieron un cierto éxito, no fueron capaces de detener los ataques nocturnos. A finales de 1942 llegaron al frente las nuevas versiones de los *Betty*, equipadas con motores sobrealimentados, que eran capaces de alcanzar velocidades de 480 km/h e incluso techos prácticos superiores.

Al contrario que el modelo anterior, el Black Widow era capaz de llegar a cualquier altitud desde la que pudieran acechar los aviones japoneses, lo cual constituía una peligrosa sorpresa para las tripulaciones de la Marina; de hecho, en muchos casos, los pilotos de la USAAF informaban que sus blancos seguían volando rectos y a nivel, sin aplicar ninguna táctica de evasión, incluso después de la detección por radar.

Estacionado al fondo con sus motores al ralentí, un mecánico de vuelo comprueba rápidamente el P-61B-1 42-39405 *Victory Modell Anonymous III /The Spook* después de finalizar un trabajo menor de mantenimiento en Ie Shima, a comienzos del verano de 1945. El piloto 1Lt Mel Bode y el R/O Lt Avery Miller fueron asignados a este avión.



Los miembros del NFS 548, Capt James W. Bradford, R/O Lt Larry Lunt y ametrallador Sgt Reno Šukow, tuvieron una experiencia de este tipo una noche cuando cazaron a un *Betty* intentando penetrar las defensas aéreas en torno a Ie Shima. Como era habitual, pilotaban su P-61 reglamentario 42-5610 *Midnite Madness.* El Capt Bradford recuerda aquella misión:

"Esperábamos que fuera una patrulla rutinaria, con muy pocas probabilidades de localizar ningún tipo de actividad enemiga. Despegamos de Ie Shima a las 18:35 horas. Todavía había mucha luz cuando nos elevamos. Las dos primeras horas fueron tranquilas; a continuación, a las 21:10 horas, nuestra GCI nos notificó que tenían una señal detectable a 20.000 pies, a 48 km, aproximándose hacia nosotros. Habíamos volado a 9.000 pies, así que subimos hasta los 23.500 pies para lograr la ventaja de la altitud cuando localizáramos al intruso en nuestra interceptación aérea".



El piloto del 548 Capt James W. Bradford hace alarde del dibujo artístico recién pintado en el morro del P-61A *Midnite Madness*. Este avión fue el primer Black Widow denominado de esta forma y resultó finalmente destruido en un accidente de aterrizaje, provocado por la niebla en la superficie de Iwo Jima el 20 de abril de 1945.

"Seguimos acercándonos al *bogey*. A una distancia de 13 km lo fijamos y nuestra velocidad límite nos dio una ventaja de al menos 48 km/h. El Lt Lunt nos colocó justo a una distancia de 7.000 pies, desde la que el Sgt Sukow realizó una identificación positiva con la ayuda de los prismáticos nocturnos. La luna brillaba y no había ninguna duda de que teníamos a la vista a un bombardero *Betty*. Me imagino que el piloto japonés no se daba cuenta de que estábamos detrás de él, porque no realizó ninguna acción evasiva y su velocidad indicada se mantenía constante".

"Aceleré el *Midnite Madness* hasta los 700 pies del *Betty*. Mi colimador de tiro encuadró al avión cuando solté una rápida ráfaga de tres segundos. Ningún resultado. Sabía que el *Betty* había recibido muchos impactos, pero seguía volando recto y nivelado. Lo volví a intentar con otra ráfaga de cinco segundos, que incendió su motor izquierdo. Para asegurarme, solté una tercera andanada y el fuego aumentó, extendiéndose rápidamente por el fuselaje del *Betty*. Era una visión poco habitual, porque la luz del fuego iluminaba aquel gran sol naciente que estaba pintado en el lateral del bombardero. En aquel momento, el *Betty* comenzó un viraje hacia la izquierda y un descenso gradual. Parecía que el piloto mantenía el control, hasta que el bombardero cayó en un picado muy pronunciado".

"Lo seguimos hasta una altitud peligrosamente baja hasta que el avión enemigo chocó contra el agua y explotó. En aquel momento, el Lt Lunt comentó que podía ser que tuviera otro *bogey* en pantalla; se trataba de las tiras antirradar lanzadas por el *Betty* justo antes de explotar. Hasta aquel momento no se habían utilizado las tiras antirradar. Al final del derribo nos encontrábamos a una altitud de 1.500 pies. El resto de la patrulla fue tranquila".

Aunque por entonces resultaba difícil encontrar blancos aéreos, el NFS 6 disfrutó de un periodo de esplendor durante las últimas seis semanas de 1944 mientras realizaba largas patrullas desde su base en Saipan. Al encontrarse con abundantes blancos, esta unidad derribó nueve aviones entre el 25 de diciembre de 1944 y el 2 de enero de 1945, todos excepto uno de ellos eran bombarderos *Betty*. Uno de estos derribos cayó ante el Lt Robert L. Ferguson, el R/O Lt Charles Ward y el ametrallador Sgt Leroy F. Miozzi con el P-61A-5 42-5554 *The Virgin Widow*, la noche del 26 de diciembre, que resultó ser una de las noches más agitadas de la guerra para el NFS 6; parecía que los japoneses enviaban a todos sus *Betty* disponibles en el teatro de operaciones para atacar Saipan. El Lt Ferguson recuerda aquella noche:

"Despegamos en una alarma a las 22:00 horas. Estábamos en contacto con nuestra GCI mientras despegábamos. Tenían un intruso a su alcance, aproximándose rápidamente a 20.000 pies. En aquel momento estaba a 64 km. Nos colocamos detrás y comenzamos a acercarnos. El *bogey* empezó a descender, así que yo bajé la velocidad hasta los 192 km/h para no sobrepasarlo. Ward me indicó que no estábamos del todo bien, así que bajé los *flaps* por completo. Me señaló que realizara un viraje cerrado de 360º y que perdiera toda la altitud posible. Perdimos unos 6.000 pies en el viraje. Todavía no era suficiente, así que realizamos otro viraje de 360º, perdiendo aproximadamente la misma altitud que antes. Aquel *Betty* había bajado hasta la superficie, así que inicié un tercer viraje, del cual salí a 1.500 pies".

"Estábamos peligrosamente cerca, y si el bombardero hubiera explotado, habríamos tenido problemas. Cerré gases y me aparté hacia la derecha. Volábamos cerca del ala del bombardero. Seguí cerrando gases en un intento de colocarme detrás y disparé otra ráfaga. El *Betty* siguió perdiendo velocidad indicada y su morro se inclinó hacia abajo en un descenso suave. En aquel momento el avión ardía furiosamente desde la parte central del fuselaje hasta la cola. El morro se inclinó aún más y cayó al océano, explotando en el impacto. Volvimos a la base a media noche y allí descubrimos que habíamos empleado un total de 100 proyectiles de 20 mm; el *Virgin Widow* ya no era virgen por más tiempo. Mi ametrallador, Leroy Miozzi, era el artista que había pintado el dibujo en nuestro caza. Pintó unas líneas cruzando la palabra *VIRGIN* y le dibujó un anillo en el dedo".



La leyenda del *Midnite Madness* se mantuvo viva con un avión de sustitución, que estaba adornado con un dibujo en el morro idéntico y con el número II detrás del nombre. La tripulación original también se mantuvo unida y aquí se les puede ver con su personal de tierra habitual; de rodillas a la izquierda se encuentra el piloto, Capt Bradford, a su izquierda está el R/O Lt Larry Lunt y de pie, en el medio, el ametrallador M/Sgt Reno Sukow.

No todos los despegues en alarma producían derribos, y aunque la mayoría de las tripulaciones quedaban frustradas, todas respondían a las llamadas de emergencia, despegando con gran energía. No lo sabían, pero con frecuencia sus esfuerzos provocaban que las tripulaciones enemigas dieran la vuelta o que se deshicieran de sus bombas de forma prematura.

Igualmente, por aquella época, el 418 también estaba experimentando una importante actividad procedente de los hidroaviones japoneses. El piloto Lt Bertram C. Tompkins participó muy activamente en esas acciones y, a continuación, relata algunas de las acciones tácticas del enemigo utilizadas contra los P-61 durante los intentos de interceptación:

"Mientras operamos cerca de la Isla de Morotai, el enemigo llevó a la práctica algunos métodos para contrarrestarnos. Utilizaban mucho las tiras antirradar, que resultaron ser muy eficaces al principio. Interferían en el ámbito de la GCI mucho más que en la interceptación aérea de nuestros aparatos. La táctica que utilizaban con las tiras antirradar consistía en lanzarlas cuando entraban en el ámbito de la GCI y, posteriormente, salir de la misma forma, esperando que la GCI resultara perturbada".

"También usaban los hidroaviones con frecuencia. Solían colocarse primero a nuestro alcance para atraernos. Mientras les seguíamos, sus bombarderos solían llegar y realizar sus incursiones de bombardeo sin ninguna interferencia. Mientras tanto, los hidroaviones amerizaban, esperaban un periodo de tiempo y luego regresaban a su base, volando muy bajo para que la GCI no los localizara. Nosotros estábamos seguros de que los japoneses tenían la GCI en la punta de la Isla de Hal-



Las condiciones llegaron a ser tan congestionadas en Lingayen, Luzón, que la zona de dispersión del NFS 547 llegaba prácticamente hasta la playa. Destacan los montones de restos y piezas usadas que dejaron los últimos inquilinos, abandonados entre la resaca de las olas y los aviones estacionados. Este escuadrón operó desde esta base desde el 18 de enero de 1945 hasta el final de la guerra.

mahera, y así dirigían sus bombarderos sobre el blanco, manteniéndolos fuera del alcance de nuestros P-61".

El R/O del Lt Tompkins, Lt Vincent Wertin, recuerda uno de aquellos enfrentamientos:

"Una noche en una patrulla local nos colocamos en posición por medio de los vectores cerca de un intruso. Lo asumí cuando establecí el contacto a una distancia de 11 km y dirigí a Tompkins hasta una distancia de 3.000 pies. Desde aquel punto, él podía ver las llamas del escape, y a 2.000 pies la forma única del escape se convirtió en dos. Creímos que se trataba de un bombardero bimotor. Aumentamos la velocidad porque parecía que el avión enemigo estaba más lejos. Llegamos muy rápido hasta los 500 pies y Tompkins descubrió que se trataba de un hidroavión japonés. Al darnos cuenta de que no podía detenerse lo suficientemente pronto realizamos un cerrado viraje de 360º y volvimos de nuevo. Esta vez bajamos algunos *flaps* y nos acercamos mucho más lentamente. Acortando distancias, nos aproximamos hasta los 800 pies. En aquel momento, lanzamos una ráfaga larga. El hidroavión se desintegró al chocar contra el agua".

Aquella misión se realizó en la noche del 9 de diciembre de 1944 y el equipo de Tompkins y Wertin finalizaría la guerra con tres derribos en su haber; dos de ellos contra los cazas Ki 61 *Tony*.

Los dos últimos escuadrones de caza nocturna que se formaron durante la guerra fueron el NFS 549 y el 550. El primero de ellos se activó el 1 de mayo de 1944 y el segundo siguió su ejemplo 30 días más tarde. Tras la instrucción y el equipamiento completo con los Black Widow, el 549 comenzó a viajar hacia el frente desde Kipapa Gulch, en Hawai, tras lo cual esta unidad pasó un mes en Saipan. Su base principal de operaciones estaría en Iwo Jima y comenzaron a establecerse allí justamente cuando la isla se deshacía de los últimos vestigios de la ocupación japonesa.

El 550 comenzó su periodo de combates en diciembre de 1944 en Nueva Guinea, aunque no recibió sus primeros P-61 hasta el 6 de enero de 1945. Al contrario que el 549, esta unidad recibió la misión de cubrir una zona operativa grande y se vio obligada a enviar destacamentos a bases tales como la de la Isla de Middelburg, Tacloban, Zamboanga, Sanga Sanga y Puerto Princesa. En el momento en el que los dos escuadrones estuvieron operativos, había pocos blancos aéreos que encontrar (en los últimos meses de la guerra sólo el 549 provocaría víctimas en los cielos nocturnos, al reclamar un único derribo), así que en lugar de esto se especializaron en la interdicción nocturna y en las misiones como intrusos. El 550, en particular, llegó a ser muy eficaz en este tipo de misiones, trabajando con proyectiles aire-tierra, con bombas y con napalm.

Mientras avanzaba la invasión de las Islas Filipinas, el 550 estableció su punto fuerte en Tacloban, en Leyte, recibiendo la misión fundamental de defender los recursos de EE UU en aquella zona. Esta misión incluía las patrullas defensivas rutinarias, la cobertura de protección de los equipos aliados en tierra o en el agua y el ataque de los blancos designados. Desde Tacloban, cubrían la totalidad de Leyte, Cebú, Panay, Negros, Bohol y Mindanao.

El piloto del 550, Lt Robert G. Graham, participó en numerosas salidas con esta unidad durante la primavera de 1945.

El 549 era el único escuadrón que utilizaba todos sus aviones desde un único emplazamiento, al encontrar la suficiente acción en su zona como para mantener a todas sus tripulaciones ocupadas. Iwo Jima siguió siendo un "punto caliente" durante varios meses después de que la Infantería de Marina de EE UU tomara la isla; esta unidad llegó finalmente a Iwo desde Saipan el 20 de marzo de 1945 después de que, por fin, se considerara seguro el campo de aviación.



El P-61A-1 44-5528 *Jap Batty* era otro de los aviones de la primera época en color pardo aceituna claro enviado al NFS 6. Su tripulación, piloto 1Lt Francis C. Eaton, R/O 2Lt James E. Ketchum y ametrallador S/Sgt William Anderson, derribaron dos bombarderos *Betty* con este aparato. Ketchum aparece en el extremo derecho de esta instantánea, con Eaton junto a él.

Un gran porcentaje de las misiones del 549 consistían en patrullas sobre el agua a gran distancia, muchas de las cuales derivaban en largas y frustrantes interceptaciones que producían muy pocas recompensas a las tripulaciones en cuestión. Sin embargo, el escuadrón consiguió mantener a la mayoría de los bombarderos lejos de la isla y, con frecuencia, el enemigo salía de la zona más rápido de lo que había llegado. Como resultado de ello, las tripulaciones de los P-61 raramente llegaban a la distancia de abrir fuego contra un *bogey,* lo cual hizo que el 549 sólo consiguiera un derribo confirmado.

El R/O del escuadrón, Flt Off George W. Hayden, recuerda los detalles de una de aquellas salidas en las que tomó parte:

"El 1 de junio de 1945 mi piloto, 2Lt William Sill, y yo mantuvimos un combate aéreo de evasión con un intruso japonés, que duró más de dos horas y que nos llevó hasta un tercio de la distancia hasta Japón, desde Iwo Jima. Interceptamos aquel avión a unos 64 km. Mientras nos acercábamos vi varios destellos abajo en el agua; el bombardero había lanzado su carga de bombas y éstas habían explotado al chocar contra el agua".

"Aquel intruso salía de la zona a toda velocidad. Utilizaban las tiras antirradar y otras técnicas de perturbación del radar. Una de ellas provocaba una densa nieve en la pantalla, lo cual dificultaba la localización de su señal. El otro sistema provocaba muchas líneas punteadas y entrecruzadas, con un ángulo de 45°, en mi pantalla. Creo que se llamaba la perturbación de la cuadrícula. Normalmente la utilizaban cuando nos aproximábamos a 3.000 pies. A esta distancia comenzaban una potente acción evasiva. Habían aprendido rápidamente que no nos podían superar en el viraje. Utilizaban su mejor característica, la elevada altitud".

"Habitualmente solían colocarse a 34.000 pies, mientras que nuestro límite estaba por debajo de 30.000 pies. Todo lo que podíamos hacer era mirar hacia arriba, a las estelas de vapor que parecían brillantes con la luz de la luna. Aquella noche estaban por todas partes y, créanme, sabían exactamente donde estábamos en todo momento".

"En dos ocasiones nos colocamos a 600 pies antes de que iniciaran la acción evasiva. En un momento nos acercamos a ellos a 18.000 pies cuando los dos entramos en una espesa capa de nubes. Nuestra suerte no cambió allí porque el interior de la nube estaba lleno de vaho helado. Cuando salimos nuestras alas estaban congeladas y volábamos con poca potencia. Tardamos unos pocos minutos en eliminar el hielo y continuar la persecución..., que se aproximaba hacia Japón".

"Nunca llegamos a estar lo suficientemente cerca para siquiera conseguir una identificación positiva de aquel individuo. Sabía a ciencia cierta que el 548 ya se había enfrentado a otro avión con resultados similares.

Habían informado que el avión tras el que estaban nunca les dejó acercarse lo suficiente para identificarlo y que, en ocasiones, realizaba lentos toneles y otras maniobras mientras intentaban llegar al alcance de tiro. Siempre he creído que se trataba de un avión japonés muy sofisticado que tenía el nombre clave aliado de *Myrt* (Nakajima C6N Saiun). Estaba equipado con todos los modelos de radar. Sabía donde estábamos en todo momento".



A la guerra le quedan unos pocos días para terminar y un solitario mecánico de vuelo del NFS 418 trabaja en su Black Widow poco después de que la unidad se trasladara a Okinawa a finales de julio de 1945. Después del día de la victoria sobre Japón, el escuadrón se quedó en la isla y cambió su denominación por la de Escuadrón Todo Tiempo 4.

Durante el breve periodo de servicio del P-61 en el Pacífico, la infame emisora de propaganda japonesa *Tokyo Rose* se dirigió a los operadores en muchas ocasiones a través de las ondas. Entre las tropas aliadas era de conocimiento general que si identificaba a una unidad concreta por la radio, aquello significaba que estaban haciendo su trabajo. El Lt Robert Graham recuerda una de aquellas emisiones y cómo pudo haberles conducido al desastre:

"En aquel momento, nuestro destacamento del 550 tenía la responsabilidad de la protección de Morotai. Teníamos tres aviones allí y los australianos con los Spitfire nos estaban relevando. No es necesario decir que los japoneses conocían cada movimiento que realizábamos".

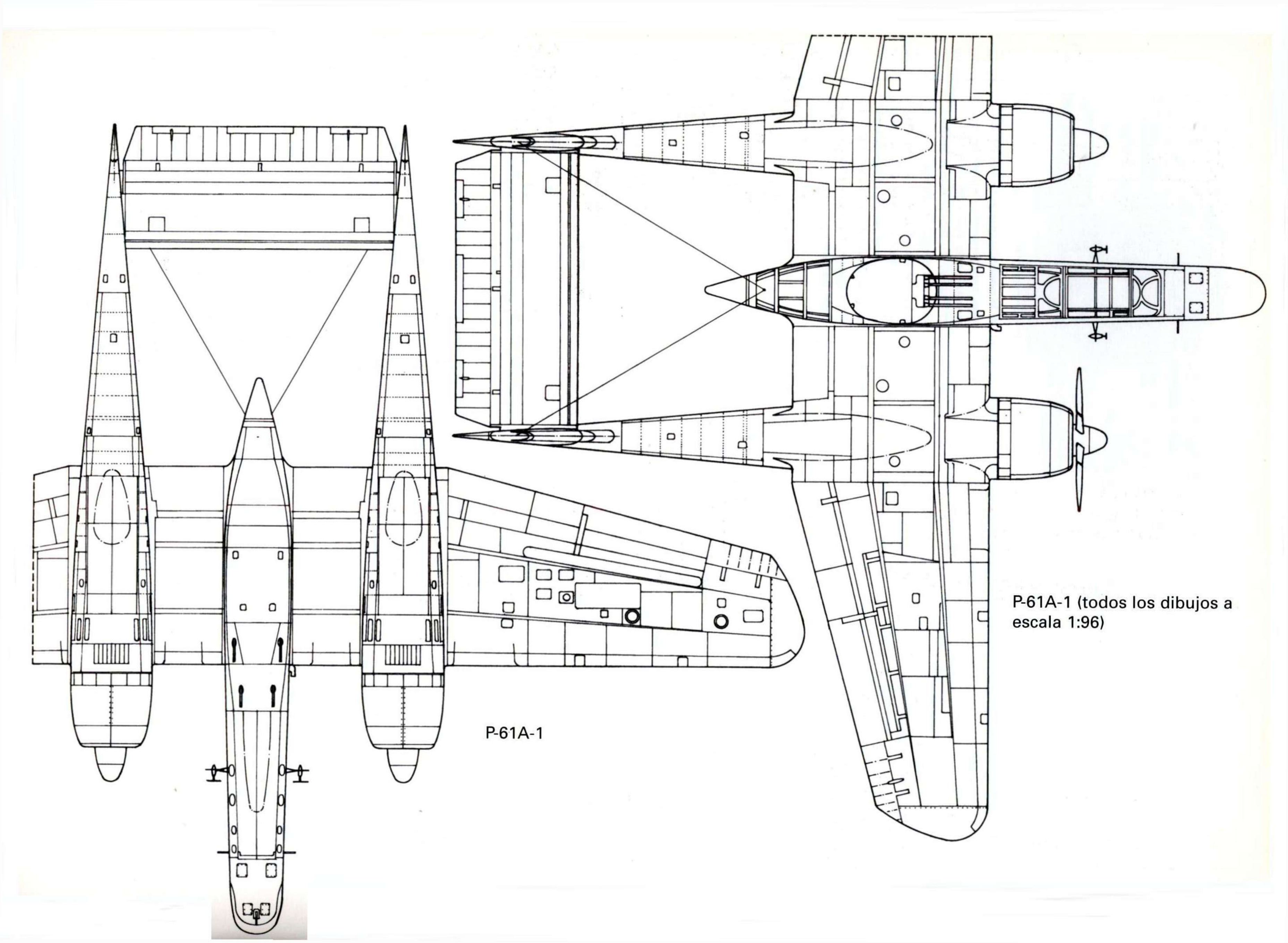
"La primera noche que los australianos asumieron el servicio, los japoneses llegaron con una fuerza y nos bombardearon de forma infernal. Alcanzaron uno de los depósitos de armamento. *Tokyo Rose* salió al aire y señaló: ¿Qué, chicos de Morotai, os ha gustado eso? Os vamos a dar otra vez esta noche".

"Sabíamos que a los japoneses les gustaba llegar entre las 10 y media noche, así que les dijimos a los australianos que nos los dejaran aquella noche. Estábamos arriba y preparados cuando escuchamos a la GCI notificar que tenían un avión no identificado en la pantalla. Cuando nos decían 'no identificado', aquello significaba que no se disponía de un IFF operativo (identificación de amigo o enemigo). Seguimos el rastro del blanco y nos colocamos justo detrás de él. Todo lo que tenía que hacer era disparar. La GCI salió al aire y gritó: 'No dispares. Es un caza amigo'. Resultó ser uno de los Spitfire australianos que estaba arriba, tan oportunamente que pudo resultar fatal. Todos los aviones aliados estaban equipados con un IFF, pero el de aquel Spitfire no funcionaba".

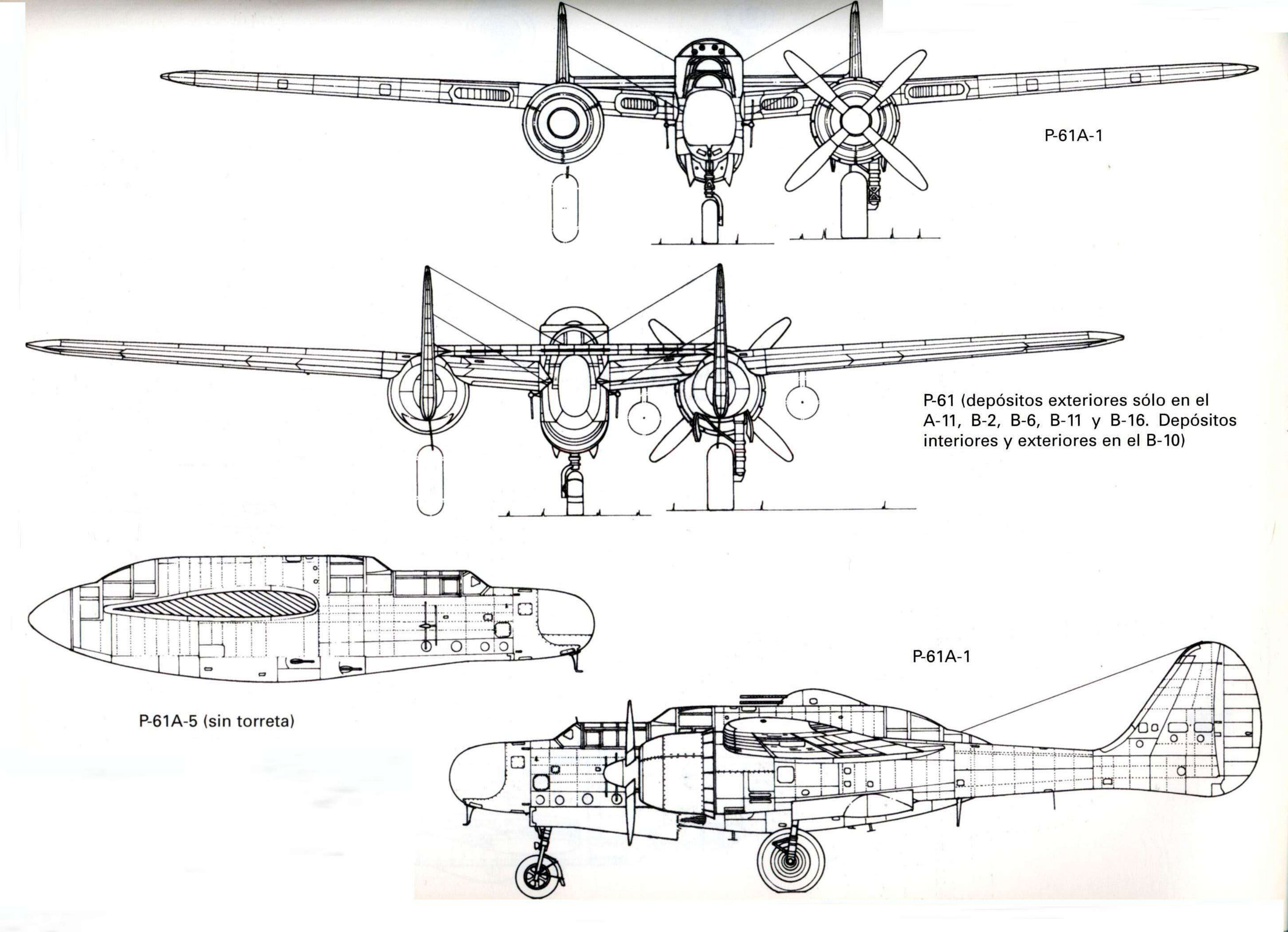
El Lt Graham finalizó su periodo de combates con el 550 tras realizar 53 misiones, que sumaron más de 175 de horas en tiempo de combate.

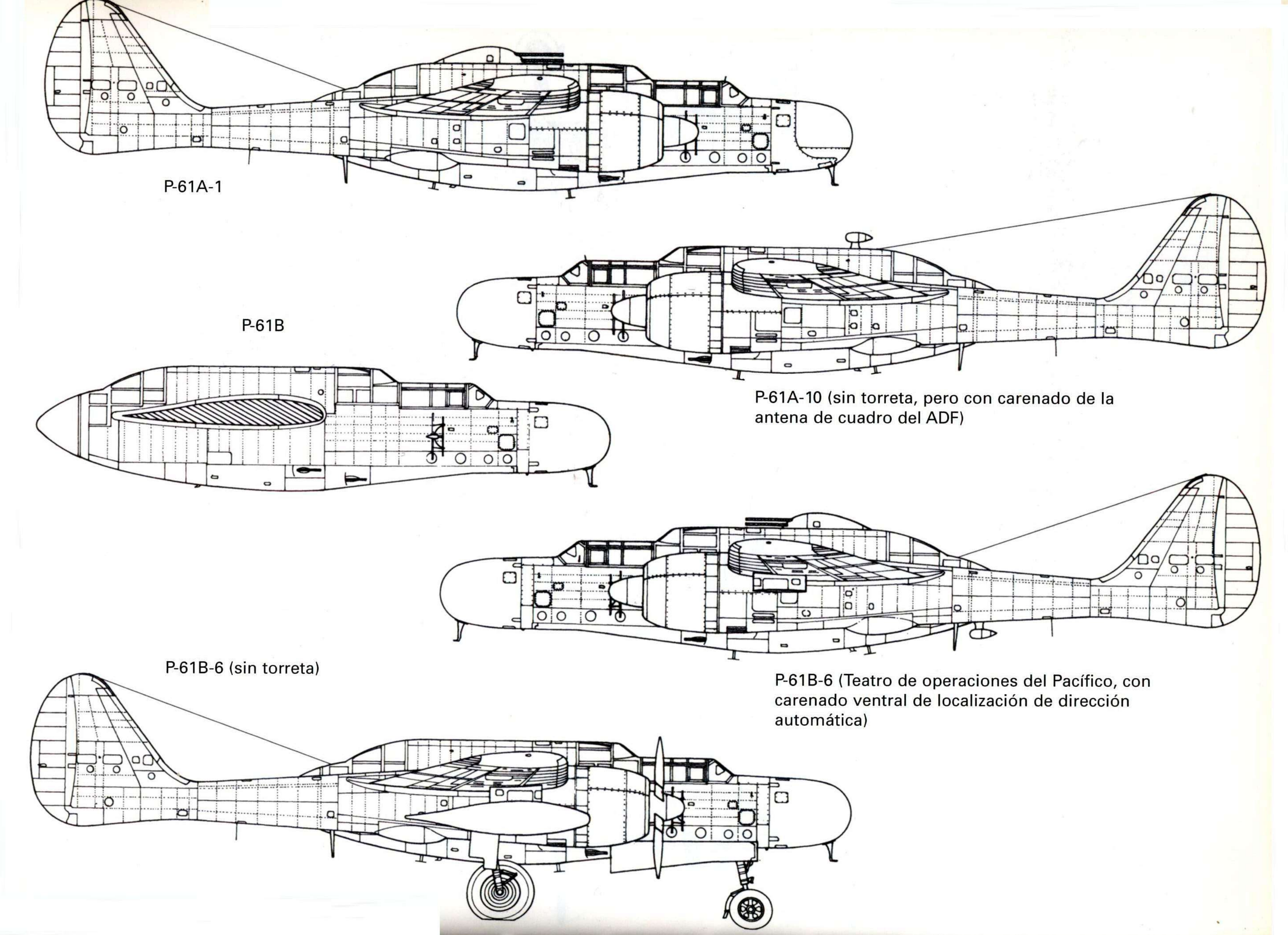
Tanto el 549 como el 550 permanecieron activos en el Pacífico después de que cesaran las hostilidades; este último fue desactivado finalmente el 1 de enero de 1946, seguido del 549 el 5 de febrero.

Después de su excelente servicio, el Black Widow desapareció rápidamente del inventario de la USAAF/USAF después de la guerra, siendo sustituido en las funciones de interceptación todo tiempo por el Mustang F-82 bimotor estadounidense entre los años 1947-1948. Mientras la década de los años cuarenta llegaba a su fin y la fuerza aérea se convertía rápidamente en una fuerza completamente a propulsión, la vida del F-82 también fue corta, ya que rápidamente se anunció al F-89 y al F-94 como los "nuevos chicos del barrio".



P-61A-1
P-61A-1 (todos los dibujos a escala 1:96)


P-61A-1
P-61 (depósitos exteriores sólo en el A-11, B-2, B-6, B-11 y B-16. Depósitos interiores y exteriores en el B-10)
P-61A-5 (sin torreta)
P-61A-1


P-61A-1

P-61A-10 (sin torreta, pero con carenado de la antena de cuadro del ADF)

P-61B

P-61B-6 (Teatro de operaciones del Pacífico, con carenado ventral de localización de dirección automática)

P-61B-6 (sin torreta)

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



El P-61 Black Widow de Northrop, el primer avión deliberadamente diseñado como caza nocturno equipado con radar, recibió una gran influencia de las experiencias previas en combate de la RAF con aviones equipados con radar entre 1940/1941. Fabricado esencialmente en torno al voluminoso radar Laboratorio de Radiaciones SCR-720, que se montaba en el morro de los aviones, el P-61 resultó ser el caza más grande que la USAAF envió al servicio en el frente. El Black Widow, bimotor y con doble larguero, estaba armado con un carenado dorsal de cuatro ametralladoras Browning de 12,7 mm y dos cañones de 20 mm montados en la panza. Después de algunos problemas iniciales estructurales y del radar, finalmente este avión fue enviado a las unidades del frente (al 481 NFG) en marzo de 1944, y tanto los escuadrones del Pacífico como los del teatro de operaciones europeo entraron en combate casi de forma simultánea aquella primavera; el honor de conseguir el primer derribo (un *Betty* japonés) recayó en el NFS 6 el 6 de julio de 1944. Northrop fabricó unos 704 Black Widow en tres variantes diferentes; este modelo entró en combate como un avión de incursión nocturna que operaba tanto contra blancos terrestres como en su propia función establecida. Este volumen presenta a todos los usuarios del poderoso P-61 en el frente, e incluye muchos informes de primera mano de los pilotos y los ametralladores que entraron en combate en el Pacífico, en el Mediterráneo y en Europa Occidental.

